



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG  
KEMARITIMAN DAN INVESTASI



**“Pokok-Pokok Pemikiran Untuk Pembangunan Kemaritiman”**

# MARITIM 2045

**KONSEPSI PEMBANGUNAN NASIONAL  
MENUJU INDONESIA PUSAT PERADABAN  
MARITIM DUNIA TAHUN 2045**











# MARITIM 2045

## “KONSEPSI PEMBANGUNAN NASIONAL MENUJU INDONESIA PUSAT PERADABAN MARITIM DUNIA ”

### A. PENGARAH :

Ketua : **Luhut Binsar Pandjaitan**, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi

Wakil Ketua : **Lambock V. Nahattands**, Staf Khusus Menteri Bidang Hukum dan Perundang-Undangan

### Anggota :

1. **Jodi Mahardi**, Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi
2. **Mochammad Firman Hidayat**, Plt. Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim
3. **Rachmat Kaimuddin**, Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi
4. **Nani Hendiarti**, Deputi Bidang Koordinasi Pengelolaan Lingkungan dan Kehutanan
5. **Odo R.M Manuhutu**, Deputi Bidang Koordinasi Pariwisata dan Ekonomi Kreatif
6. **Septian Hario Seto**, Deputi Bidang Koordinasi Investasi dan Pertambangan

### B. PENANGGUNG JAWAB : **Ayodhia G.L. Kalake**, Sekretaris Kementerian Koordinator

### C. TIM PENYUSUN :

Ketua : **Andreas Dipi Patria**, Kepala Biro Komunikasi

Wakil Ketua : **Arif Rahman**, Kepala Biro Perencanaan

Sekretaris : **Semuel Rahallus**, Koordinator Dukungan Kebijakan Strategis

### Anggota :

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| 1. Tukul Rameyo Adi       | 11. Rifki Setiawan        |
| 2. Bambang Herunadi       | 12. Achmad Murman         |
| 3. Ajum Muhtar            | 13. Yetri Fermila         |
| 4. Budi Purwanto          | 14. Muhammad Ghazali      |
| 5. Muhammad Rasman Manafi | 15. Andi Hariawan         |
| 6. Radian Nurcahyo        | 16. Aniza Suspita         |
| 7. Raimundus Nggajo       | 17. Luky Bambang Sugiarto |
| 8. Lukijanto              | 18. La Ode Nurman Mbay    |
| 9. Dirhansyah Conbul      | 19. Fauzi Akbar           |
| 10. Rustam Efendi         | 20. Joko Rehutomo         |

### D. TIM SEKRETARIAT :

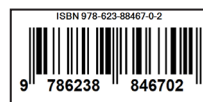
- |                            |                    |
|----------------------------|--------------------|
| 1. Rastin Eka Prasetya     | 4. Rizki Dwi Utari |
| 2. Herfy Rithuesa Hardiani | 5. Yasi Ruddin     |
| 3. Wahida Sutiyani Trisna  | 6. Nandi Hijriawan |

Diterbitkan oleh : **Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi**

Dikeluarkan oleh : **Biro Perencanaan**

Jalan MH. Thamrin No. 8, Jakarta Pusat 10340, DKI Jakarta, Indonesia

2023 | Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi









# DAFTAR ISI

<b>Susunan Redaksi</b>	iii
<b>Daftar Isi</b>	v
<b>Sambutan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi</b>	vii
<b>Kata Pengantar</b>	ix
<b>BAB 1 Pendahuluan</b>	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Pengertian	2
1.3 Maksud dan Tujuan	4
1.4 Landasan	5
1.5 Sistematika	5
<b>BAB 2 Lingkungan Strategis Kemaritiman Indonesia</b>	7
2.1 Kondisi Riil Kepulauan Indonesia	7
2.2 Sejarah Peradaban Maritim Nusantara	9
2.3 Kebijakan Maritim Kontemporer	13
2.4 Landasan Filosofis Pembangunan Maritim 2045	14
2.5 Kondisi Internal	15
2.6 Tantangan Global	22
<b>BAB 3 Arah Pembangunan Maritim 2045</b>	27
3.1 Visi Maritim 2045	27
3.2 Tujuan dan Sasaran	28
<b>BAB 4 Agenda Pembangunan Maritim 2045</b>	35
4.1 Misi Maritim Indonesia 2045	35
4.2 Strategi, Agenda dan Kebijakan Pembangunan Maritim 2045	36
4.3 Program Strategis	42
4.4 Peta Strategi Pembangunan Maritim 2045	49
<b>BAB 5 Strategi Implementasi Pembangunan Maritim 2045</b>	53
5.1 Kerangka Logis Pembangunan Maritim 2045	53
5.2 Tahapan Pembangunan Maritim 2045	54
5.3 Kaidah Pelaksanaan	58
5.4 Pengendalian Pembangunan	62
<b>BAB 6 Penutup</b>	65





# SAMBUTAN

MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI REPUBLIK INDONESIA



Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas perkenan-Nya telah disusun Buku Visi Pembangunan Maritim Nasional 2045, yang merupakan dokumen strategi yang memberikan panduan ke arah mana kita harus 'berlayar' menuju Visi menjadikan Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia. Adalah tidak berlebihan, apabila kita menginginkan kembali menjadi pusat peradaban maritim dunia karena menurut fakta sejarah yang ada, negeri Nusantara pernah mengalami kejayaan maritim.

Indonesia sebagai negara kepulauan adalah fakta fisik yang tidak mungkin dipungkiri lagi. Ini sekaligus merupakan anugerah dari Tuhan Yang

Maha Kuasa. Sedangkan menjadi negara maritim adalah tujuan yang harus diperjuangkan, yang akan menjadi kebanggaan bagi kita semua. Mendapatkan predikat sebagai negara maritim bukan hadiah cuma-cuma, tetapi memerlukan upaya sistematis melalui kerja keras membangun negara kepulauan Indonesia.

Kehadiran dokumen Konsepsi Pembangunan Maritim Nasional ini sudah lama kita nantikan. Sejak pencanangan Poros Maritim Dunia oleh Presiden Jokowi pada awal Kabinet Kerja, kita belum memiliki dokumen strategi yang merinci bagaimana poros maritim dunia itu dapat diwujudkan. Kita tahu ada sejumlah konsep pembangunan kelautan yang lahir di eranya. Kita juga mengetahui saat ini berkembang berbagai pemikiran tentang pembangunan kemaritiman di kalangan akademisi, praktisi dan kaum cerdas cendekia. Itu semua harus dapat diwadahi dalam konsepsi Pembangunan Maritim Nasional 2045 ini.

Saya ucapkan terima kasih atas kontribusi saudara-saudara atas gagasan besar tentang Visi Maritim 2045 yang dituangkan kedalam buku ini. Harapan saya dengan diluncurkannya buku ini, kedepannya bisa ditindaklanjuti menjadi dokumen perencanaan yang lebih mengikat melalui RPJP Nasional dan RPJM Nasional dan turunannya. Dokumen ini setiap saat juga harus dimutakhirkan dengan perkembangan terkini yang semakin dinamis.

Mari kita wujudkan Indonesia sebagai Pusat Peradaban Maritim Dunia di tahun 2045 Maritim Tangguh, Indonesia Kuat.

Jakarta, 20 Maret 2023

**Luhut B. Pandjaitan**







# KATA PENGANTAR

**TIM PENYUSUN VISI PEMBANGUNAN MARITIM 2045  
KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN DAN INVESTASI**

Salam Bahari,

**P**uji syukur kehadiran Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa atas Berkah dan RahmatNya, sehingga penyusunan Visi Pembangunan Maritim 2045 dapat kami selesaikan. Ini adalah hasil kerja bersama seluruh komponen bangsa yang peduli pada pembangunan Kemaritiman.

Untuk itu perkenankan kami dari lubuk hati yang paling dalam menghaturkan terima kasih atas masukan dan kontribusi pemikiran Bapak/Ibu/Saudara sekalian dalam mewujudkan dokumen ini. Dokumen ini berisi peta pelayaran yang akan memandu kita dalam membangun kemaritiman Indonesia untuk menyongsong Indonesia menjadi negara maritim yang kuat dan bangsa bahari yang unggul sebagai pusat peradaban maritim dunia. Tentunya masih banyak kekurangannya, baik dalam konsep maupun dalam narasinya. Untuk itu kami mohon perkenan koreksi dan masukannya bagi kesempurnaan dokumen ini di masa yang akan datang. Dokumen ini adalah dokumen hidup (*living document*) yang setiap saat dapat disempurnakan.

Dokumen ini disusun dengan meramu ulang berbagai konsep pembangunan kelautan yang telah ada sebelumnya, seperti muatan sektor 13 Kelautan, Bidang Ekonomi GBHN 1993 dan Konsepsi Benua Maritim Indonesia yang diluncurkan pada tahun 1998. Berbagai konsep pembangunan kelautan kontemporer yang dikembangkan oleh berbagai komunitas maritim di Indonesia juga tidak luput dari perhatian kami. Perkembangan kemaritiman/kelautan global juga menjadi perhatian kami. Demikian pula kontribusi para praktisi, akademisi, dan komponen bangsa lainnya yang disampaikan melalui berbagai forum merupakan masukan yang sangat berharga.

Akhir kata, kami sampaikan ucapan terima kasih dan apresiasi yang setinggi-tingginya kepada semua pihak yang telah membantu kami memberi masukan dan kontribusi pemikiran guna tersusunnya dokumen ini. Semoga Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dapat terus bekerja lebih giat lagi untuk mewujudkan Indonesia sebagai Pusat Peradaban Maritim Dunia yang mendukung Visi Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian, berlandaskan Gotong Royong sesuai dengan harapan kita semua.





# PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara kepulauan. Menjadi negara maritim adalah sebuah cita-cita yang harus kita wujudkan bersama. Maritim 2045 pada prinsipnya adalah dokumen yang berisi langkah-langkah strategis yang harus diambil negara untuk melakukan transformasi dari sekedar negara kepulauan menjadi negara maritim yang maju, kuat dan mandiri.

## 1.1 Latar Belakang

Undang-Undang Dasar 1945 telah menegaskan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah **negara kepulauan yang berciri nusantara**. Klaim ini telah sesuai dengan *United Nation Convention on the Law of the Sea* atau lebih dikenal sebagai **UNCLOS 1982**. Misi Pembangunan Nasional ke-7 dalam Dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 adalah mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Ini adalah kesadaran dalam bernegara terhadap kondisi riil bahwa wilayah Indonesia berbentuk kepulauan.

Sejarah Maritim Nusantara menceritakan fakta bahwa nenek moyang Bangsa Indonesia telah mengenal peradaban maritim sejak jaman pra sejarah. Selain dikenal sebagai pelaut ulung yang menguasai ilmu navigasi dan dibuktikan dengan kemampuan menjelajahi samudera ke berbagai belahan dunia, nenek moyang Bangsa Indonesia juga telah menguasai teknologi pembuatan kapal. Begitu pula, pada masanya nenek moyang Bangsa Indonesia juga telah memiliki visi dan kearifan dalam mengelola Samudera.

Untuk menjadi negara maritim yang maju, kuat dan mandiri, maka penyelenggaraan pembangunan kemaritiman harus dilakukan secara berkelanjutan dan bertahap. Selanjutnya diperlukan rencana pembangunan yang terpadu mulai dari rencana pembangunan jangka panjang, rencana pembangunan jangka menengah, dan rencana kerja tahunan.

Dalam upaya menyusun strategi pembangunan yang berkelanjutan maka dibutuhkan rencana pembangunan yang memiliki visi jauh ke depan, tetapi tetap didasari oleh kondisi riil yang ada saat ini. Konsepsi Pembangunan Maritim Nasional 2045 ini merupakan **kebijakan Pembangunan Kelautan Terpadu Jangka Panjang** sebagaimana amanat Pasal 13, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Sebagai dokumen rencana pembangunan jangka panjang, dokumen ini dirumuskan dengan meramu ulang konsep pembangunan maritim yang pernah ada sebelumnya dan konsep terkini yang dikembangkan sejumlah komunitas anak negeri. Diharapkan ini dapat menjadi haluan atau arah bagi pelaksanaan pembangunan kemaritiman Indonesia dalam kurun waktu 2025-2045.



## 1.2 Pengertian

Menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yang dimaksud dengan laut adalah ruang perairan di muka bumi yang menghubungkan daratan dengan daratan dan bentuk-bentuk alamiah lainnya, yang merupakan kesatuan geografis dan ekologis beserta segenap unsur terkait, dan yang batas dan sistemnya ditentukan oleh peraturan perundang-undangan dan hukum internasional. Sedangkan yang dimaksud dengan kelautan adalah hal yang berhubungan dengan laut dan/atau terjadi di wilayah laut yang meliputi dasar laut dan tanah di bawahnya, kolom air dan permukaan laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.

Selanjutnya pengertian negara kepulauan dan negara kepulauan menurut Undang-Undang ini adalah sebagai berikut:

- (a) **Negara Kepulauan** adalah negara yang seluruhnya terdiri atas satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain; dan
- (b) **Kepulauan** adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau dan perairan di antara pulau-pulau tersebut, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian erat sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan, dan keamanan serta politik yang hakiki atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.

Pemahaman di atas telah sesuai dengan UNCLOS 1982 yang menyatakan:

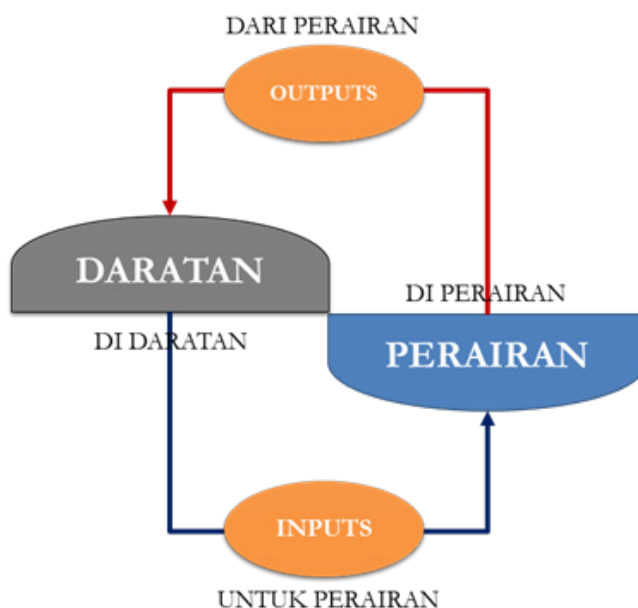
- (a) **“Archipelagic State”** means a State constituted wholly by one or more archipelagos and may include other islands; dan
- (b) **“archipelago”** means a group of islands, including parts of islands, interconnecting waters and other natural features which are so closely interrelated that such islands, waters and other natural features form an intrinsic geographical, economic and political entity, or which historically have been regarded as such.

“Negara kepulauan” adalah nomenklatur hukum yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata maritim diartikan sebagai berkenaan dengan laut. Sedangkan kata kemaritiman diartikan sebagai hal-hal yang menyangkut masalah maritim. Kata ini lazim digunakan dalam konteks sosial-ekonomi-budaya dalam kehidupan di negara kepulauan. Undang-Undang nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan mengelaborasi nomenklatur laut sebagai kawasan yang mencakup wilayah perairan (meliputi perairan kepulauan, perairan pedalaman dan laut teritorial); wilayah yurisdiksi (meliputi Zona Ekonomi Eksklusif, Landas Kontinen dan Zona Tambahan); laut lepas; dan kawasan dasar laut internasional (*international seabed*). Oleh karena itu, dalam konteks negara kepulauan kata maritim dapat dimaknai lebih luas sebagai berkenaan dengan *kawasan perairan*, yaitu mencakup laut, pesisir dan pulau-pulau kecil.

Menurut Park & Kildow, dalam makalah berjudul *Rebuilding the Classification System of the Ocean Economy*, yang diterbitkan pada *Journal of Ocean and Coastal Economics*, Vol. 2014, Iss. 1 [2014], Art. 4, ekonomi kelautan didefinisikan sebagai kegiatan ekonomi yang berlangsung di laut, menerima keluaran dari laut, dan menyediakan barang dan jasa ke laut.

**GAMBAR 1**  
**VISUALISASI KEGIATAN (EKONOMI) MARITIM (DIADOPSI DARI PARK & KILDOW)**



Dengan mengadopsi pemikiran di atas, urusan kemaritiman tidak bisa dibatasi hanya untuk urusan yang terkait dengan air atau laut, tetapi juga termasuk urusan di kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil (kawasan perairan). Oleh karena itu kita dapat memberikan batasan ekonomi maritim sebagai *kegiatan ekonomi yang secara langsung dan/atau tidak langsung terjadi di kawasan perairan* (yang meliputi laut teritorial, perairan kepulauan, dan perairan pedalaman zona ekonomi eksklusif Indonesia serta perairan lainnya termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil), dan kegiatan **di luar kawasan perairan** yang memanfaatkan sumber daya yang berasal dari kawasan perairan, serta kegiatan yang menghasilkan barang dan jasa untuk dimanfaatkan di kawasan perairan.

Urusan kemaritiman meliputi segala urusan yang terjadi di kawasan perairan dan yang berlangsung di darat untuk menindaklanjuti hasil dari kawasan perairan atau yang menghasilkan barang dan jasa untuk dimanfaatkan bagi kawasan perairan. Dengan demikian **aktivitas kemaritiman** dapat dipahami sebagai segala aktivitas (ekonomi, sosial, budaya, hankam, dll) yang terkait dengan kawasan perairan (*waters*) meskipun berlangsungnya kegiatan tidak di kawasan perairan. Dalam hal ini kawasan perairan dapat berperan sebagai **lokus, origin** maupun **destinasi**.



Nomenklatur **negara maritim** banyak muncul dalam berbagai dokumen dan sering menjadi topik diskusi. Namun demikian, nomenklatur negara maritim belum diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku dan belum ada kesepakatan mengenai batasannya. Sejumlah negara dan organisasi internasional mendefinisikan **negara maritim** terkait dengan penguasaan ekonomi dan transportasi di laut; atau terkait dengan **teknologi dan pertahanan keamanan** di laut yang dikuasainya.

Menurut *Prof. Singgih Tri Sulistiyono, Guru Besar Sejarah UNDIP*, definisi Negara Maritim untuk Indonesia adalah **negara yang mampu membangun kekuatan maritimnya (seapowers)** baik di bidang pelayaran dan perdagangan (*merchant shipping*), kekuatan pertahanan dan keamanan maritim (*maritime fighting instruments*). Sementara itu, BAPPENAS menyarankan pengertian Negara Maritim Indonesia adalah **negara yang mampu memanfaatkan wilayah laut** sebagai pengembangan kekuatan geopolitik, kekuatan militer, kekuatan ekonomi dan kekuatan budaya bahari.

Di lain pihak, banyak ahli yang mengatakan bahwa negara maritim adalah negara yang sebagian besar wilayahnya merupakan perairan, dengan luas lautan yang lebih besar daripada luas daratan. Pendapat lain mengatakan bahwa negara maritim adalah negara dengan kawasan atau teritorial laut yang sangat luas, atau negara yang memiliki wilayah kedaulatan atas laut yang luas dengan menyimpan berbagai sumber daya alam yang berlimpah. Pendapat lain lagi yang senada menekankan luasnya wilayah laut atau perairan dan memiliki kekayaan alam yang melimpah.

Nomenklatur negara maritim memiliki makna yang berbeda dengan negara kepulauan. Negara kepulauan, sesuai definisinya, lebih terkait dengan karakteristik wilayah yang terdiri dari sejumlah pulau, sehingga memiliki komponen daratan dan perairan. Sementara itu sebutan negara maritim tidak terkait langsung dengan bentuk wilayah kepulauan atau luasnya wilayah perairan. Oleh karena itu, sebutan negara maritim dapat disandang oleh negara daratan, atau negara pulau, sekalipun.

Dalam konteks negara kepulauan Indonesia, menurut Profesor Hasjim Djalal, istilah negara maritim lebih tepat didefinisikan sebagai **negara yang menguasai lautan**, dalam hal ini menguasai lautan dalam dimensi ekonomi, politik dan budaya. Maritim 2045 menyarankan definisi Negara Maritim sebagai *Negara yang menguasai kawasan perairan, dalam pengertian mampu memahami (understand), memanfaatkan secara bijak (use wisely) dan memelihara (care for) kawasan perairan, yang mencakup sumber daya alam dan lingkungan perairan, untuk kesejahteraan rakyat, kejayaan negara, dan kelestarian lingkungan secara berimbang.*

### 1.3 Maksud dan Tujuan

Maritim 2045 ini dimaksudkan sebagai haluan dan pemandu arah bagi penyelenggaraan pembangunan kemaritiman jangka panjang nasional Tahun 2025–2045 di Indonesia. Sebagai pemandu arah, atau haluan, dokumen ini akan berisi kondisi yang diinginkan, yaitu visi, tujuan dan sasaran, dan cara mencapai kondisi yang diinginkan, yaitu misi, strategi dan agenda pembangunan.

Sedangkan tujuan dikeluarkannya dokumen Maritim 2045 ini adalah agar pembangunan kemaritiman dapat berjalan secara konsisten, efektif, efisien, tepat waktu dan tepat sasaran. Dengan demikian visi pembangunan kemaritiman yang dicanangkan dapat segera terwujud.

## **1.4 Landasan**

Landasan idiil Maritim 2045 ini adalah Pancasila dan landasan konstitusional Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, sedangkan landasan operasionalnya meliputi seluruh ketentuan peraturan perundang-undangan yang berkaitan langsung dengan pembangunan nasional, yaitu:

1. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor VII/MPR/2001 Tentang Visi Indonesia Masa Depan;
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 tentang Penge-sahan United Nations Convention on the Law of The Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut);
3. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia;
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara;
5. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan
6. Pembangunan Nasional;
7. Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara; dan
8. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

## **1.5 Sistematika**

Dokumen Maritim 2045 ini akan terdiri dari 6 bab yang meliputi sebagai berikut:

Bab I   Pendahuluan

Bab II  Lingkungan Strategis Kemaritiman Indonesia.

Bab III Arah Pembangunan Maritim 2045

Bab IV  Agenda dan Kebijakan Pembangunan Maritim 2045

Bab V  Strategi Implementasi Pembangunan Maritim 2045

Bab VI  Penutup.





# LINGKUNGAN STRATEGIS KEMARITIMAN INDONESIA

Secara faktual wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia berbentuk kepulauan (*archipelago*). Karena luas dan jumlah pulau yang dimilikinya, Kepulauan Indonesia dikenal sebagai kepulauan terbesar di dunia. Pasal 25A Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan (*archipelagic state*) yang berciri Nusantara. Ini merupakan pengakuan legal yang didasari oleh fakta fisik yang ada.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia tidak serta merta berhak menyandang predikat sebagai negara maritim. Untuk bisa mendapat julukan sebagai Negara Maritim, Indonesia harus membuktikan pada dunia bahwa Indonesia mampu menguasai lautan, baik dari sisi ekonomi, politik maupun budaya. Uraian berikut menggambarkan lingkungan strategis yang merupakan modal utama bagi bangsa Indonesia untuk kembali menjadi negara maritim yang kuat dan sebagai bangsa bahari yang unggul.

## 2.1 Kondisi Riil Kepulauan Indonesia

Sebagai kawasan kepulauan, maka Negara Kesatuan Republik Indonesia selain memiliki wilayah berwujud daratan (pulau) juga memiliki wilayah laut. Wilayah laut meliputi wilayah perairan kedaulatan dan wilayah yurisdiksi. Berdasarkan data resmi yang ada, luas wilayah laut Indonesia mencapai 6,4 juta km<sup>2</sup> yang terdiri dari:

- a. Wilayah Perairan Kedaulatan: 3,4 juta km<sup>2</sup>, meliputi:
  - 1) Perairan Pedalaman dan Perairan Kepulauan: 3,11 juta km<sup>2</sup>; dan
  - 2) Laut Teritorial: 0,29 juta km<sup>2</sup>
- b. Wilayah Perairan Berdaulat (Yurisdiksi): 3,00 juta km<sup>2</sup>, meliputi:
  - 1) Zona Ekonomi Eksklusif: 3,0 juta km<sup>2</sup>;
  - 2) Perairan Landas Kontinen: 0,28 juta km<sup>2</sup>; dan
  - 3) Zona Tambahan: 0,27 juta km<sup>2</sup>

Bentuk wilayah dan posisi Kepulauan Indonesia sangat khas dan memberikan karakteristik yang unik, yaitu sebagai berikut:

- a. Indonesia merupakan satu-satunya kepulauan besar, terdiri lebih dari 17.000 pulau, yang terletak di sekitar khatulistiwa;
- b. Secara geografis Kepulauan Indonesia terletak di antara dua benua dan dua samudera besar; dan
- c. Secara geotektonik kepulauan Indonesia berada pada zona tumbukan 3 lempeng tektonik dan pada jalur cincin api.



Konsekuensi logis sebagai negara kepulauan, wilayah perairan Indonesia mengandung potensi ekonomi yang cukup besar, namun juga mengandung sejumlah risiko dan tantangan dalam pengembangannya.

### **2.1.1 Potensi Ekonomi Maritim**

Perairan Indonesia dikenal banyak mengandung potensi kekayaan alam. Kawasan perairan Negara Kepulauan Indonesia banyak menagandung sumber daya hayati yang meliputi ikan, mamalia laut, bakau, rumput laut dan biota air lainnya. Selain sumber daya hayati, terdapat pula sumber daya mineral, sumber daya minyak dan gas bumi, sumber daya pesisir, dan lain sebagainya. Indonesia juga memiliki banyak potensi energi, baik energi konvensional maupun energi terbarukan, seperti energi bayu, energi surya, energi panas laut, energi ombak, dan lain-lain.

Selain potensi kekayaan alam yang melimpah, perairan Indonesia banyak mengandung potensi jasa lingkungan yang bernilai ekonomis tinggi dalam bentuk keindahan alam, keunikan dan daya tarik lainnya. Jasa lingkungan laut Indonesia dapat dikembangkan sebagai industri pariwisata, wahana olah raga dan terapi kesehatan. Ini merupakan potensi ekonomi yang masih harus dikembangkan.

Letak geografis Indonesia pada posisi silang antar dua benua dan dua samudra besar dengan kekayaan alam yang dikandungnya, memberikan keuntungan secara ekonomi bagi Indonesia. Indonesia berpotensi mengembangkan berbagai industri maritim, termasuk industri perkapalan, industri migas dan industri manufaktur serta industri pengolahan sumber daya alam, dan jasa kelautan yang meliputi pariwisata, pelayaran, perdagangan internasional, dan bentuk jasa lainnya.

Kecenderungan dunia saat ini dalam pengembangan ekonomi maritim adalah mengacu pada prinsip ekonomi biru. Di Indonesia ekonomi biru dikembangkan dengan prinsip bahwa kekayaan laut Indonesia dikuasai oleh negara untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat Indonesia. Penguasaan laut Indonesia oleh negara akan menyeimbangkan keberlanjutan ekologi dan pengembangan ekonomi.

### **2.1.2 Kendala dan Masalah**

Perairan Indonesia selain mengandung potensi ekonomi, memiliki kerawanan pada bencana. Dalam hal kebencanaan, Indonesia dikenal sebagai negara dengan potensi kebencanaan yang cukup tinggi sehingga sering dijuluki sebagai rumah bencana. Saat ini setidaknya terdapat dua jenis bencana, yaitu bencana alam yang disebabkan oleh fenomena alam seperti tsunami, badai, abrasi pantai, rob, dan bencana industri sebagai akibat aktivitas ekonomi manusia yang mengakibatkan bahaya bagi manusia maupun lingkungan seperti kecelakaan kerja dan polusi laut. Bencana alam tidak dapat dicegah, namun dapat dikurangi dampaknya. Bencana industri dapat dikendalikan dengan membangun industri yang ramah lingkungan dan ramah bencana.

Karakteristik geografi Indonesia sebagai negara kepulauan memberikan tantangan tersendiri dalam pelaksanaan pembangunan di Indonesia. Panjangnya garis pantai dan banyaknya pulau memerlukan upaya tersendiri dalam menegakkan kedaulatan, mengatasi gangguan keamanan dan menegakkan hukum, maupun

memenuhi kebutuhan barang dan jasa melalui distribusi yang efisien. Kondisi geografis yang terbuka ini mengakibatkan tingginya ancaman atas kedaulatan, gangguan keamanan dan pelanggaran hukum di laut.

Prinsip Pembangunan Berkelanjutan adalah keselarasan antara pertumbuhan ekonomi, kelestarian lingkungan dan kesejahteraan masyarakat. Kondisi yang ada saat ini, di sejumlah kawasan pesisir masih terdapat kemiskinan ekstrem. Persoalan kemiskinan ekstrem di wilayah pesisir kondisinya sangat kompleks. Hal ini karena kelompok miskin ekstrem di wilayah ini memiliki beberapa karakteristik adanya persoalan pendidikan, perumahan, pekerjaan serta, infrastruktur publik, gizi buruk, dan akses ke layanan dasar kesehatan

### **2.1.3 Tantangan Ke Depan**

Bentuk kepulauan wilayah Indonesia memberi konsekuensi tingginya diversitas dalam berbagai hal. Indonesia merupakan negara yang memiliki keanekaragaman yang sangat tinggi. Menurut sensus BPS tahun 2010, Indonesia memiliki lebih dari 300 kelompok etnik atau suku bangsa, lebih tepatnya terdapat 1.340 suku bangsa di Tanah Air. Suku Jawa adalah kelompok terbesar di Indonesia dengan jumlah yang mencapai 41% dari total populasi. Banyaknya suku bangsa ini menghasilkan keanekaragaman budaya dan kearifan lokal yang cukup tinggi.

Selain itu perairan Indonesia juga dikenal memiliki keanekaragaman hayati laut yang tinggi sehingga dikenal dengan sebutan marine mega biodiversity. Keanekaragaman topografi dan keanekaragaman sumber daya alam juga menjadi ciri khas perairan Indonesia. Ini merupakan tantangan tersendiri bagi bangsa Indonesia dalam mengelola keanekaragaman yang ada untuk dijadikan kekuatan dan membangun sinergi sehingga justru membawa manfaat yang lebih besar.

Karakteristik kepulauan yang besar memberikan fakta adanya disparitas pembangunan yang tinggi antar kawasan antar pulau. Bentuk negara kepulauan dengan sebagian besar adalah perairan memberikan kendala tersendiri dalam upaya melakukan pemerataan pembangunan. Konektivitas antar pulau adalah salah satu penyebab tingginya disparitas antar wilayah. Hingga sampai dengan menjelang akhir RPJPN 2005-2025, disparitas pembangunan dan investasi yang berdampak pada disparitas ekonomi dan kemajuan masih terjadi. Meskipun Pemerintah telah mencanangkan membangun Indonesia dari pinggiran dan mendorong proyek infrastruktur ke Indonesia Timur, realisasi investasi melalui PMA dan PMDN, misalnya, pada akhir tahun 2019 masih didominasi investasi di Pulau Jawa (Rp. 434,6T, atau 53,7%) dan di Sumatra (Rp. 154,3T, atau 19%).

## **2.2 Sejarah Peradaban Maritim Nusantara**

Nenek moyang bangsa Indonesia adalah Bangsa Pelaut, atau Bangsa Bahari. Nenek Moyang kita telah mengenal dan memiliki visi ekonomi maritim, politik bahari dan budaya bahari sejak lama. Hal ini dapat dipelajari dari bukti-bukti sejarah maritim nusantara sebagai berikut.



### 2.2.1 Ekonomi Maritim

Bukti-bukti sejarah maritim Nusantara memperlihatkan bahwa nenek moyang bangsa Indonesia adalah bangsa bahari yang telah mengenal ekonomi maritim dalam artian perdagangan antar benua melalui jalur laut. Mereka mampu menaklukkan ganasnya ombak samudra dalam menjalankan misi dagang antar benua ke berbagai belahan dunia melalui laut. Hal ini antara lain dapat dilihat dari fakta sejarah berikut.

- a. Ditemukannya jambangan keramik berisi cengkih dalam penggalian situs kuno di kota Terqa, Efrat Tengah, Syria, yang berasal dari masa 1721 SM. Cengkih adalah rempah khas Indonesia. Pelaut-pelaut Nusantara telah membawa rempah itu melintasi ganasnya samudra sampai ke Timur Tengah; dan
- b. Penelusuran DNA di Institut Biologi Molekuler, Universitas Massey, Selandia Baru memperlihatkan 30 sampel DNA dari Madagaskar identik dengan perempuan Indonesia. Ini terjadi karena pada 1200 tahun yang lalu sejumlah perempuan Indonesia ikut dalam pelayaran para suaminya melintasi samudra ke Afrika Timur.

### 2.2.2 Budaya Bahari

Dari sejarah maritim nusantara dapat dipelajari bahwa nenek moyang bangsa Indonesia telah unggul dalam peradaban dan penguasaan teknologi maritim. Ini dapat dilihat dari fakta:

- a. Penemuan lukisan perahu pada dinding goa di Muna, Sulawesi Tenggara, yang berumur puluhan ribu tahun sebelum masehi merupakan bukti telah adanya budaya pelayaran sejak jaman pra sejarah. Di Pulau Muna gambar perahu terdapat pada beberapa gua purba yaitu Metanduno, Kabori, Pominsa, Lakalombu, dan Maarewu. Begitu pula, lima lukisan relief kapal yang terdapat pada dinding candi Borobudur yang dibangun pada abad ke-9, menceritakan fakta sejarah tingginya budaya maritim Indonesia, yaitu teknologi pembuatan kapal Samudera Raksa. Kapal tersebut telah melayari Samudera Hindia menuju Afrika Selatan.

**GAMBAR 2**  
**LUKISAN PERAHU PADA DINDING GOA DI MUNA, BUKTI BUDAYA MARITIM SUDAH BERKEMBANG**  
**SEJAK JAMAN PRA SEJARAH**



- b. Kapal tradisional Phinisi, menurut naskah Lontarak I Babad La Lagaligo pada abad ke 14, adalah kapal asli karya cipta nenek moyang Bangsa Indonesia. Pada tahun 1986 replika perahu layar tradisional Phinisi, Phinisi Nusantara, terbukti berhasil menyeberangi Samudera Pasifik dari Jakarta menuju Vancouver, Kanada, dibawah komando Kapten Gita Ardjakusuma beserta 11 orang awak kapalnya.

**GAMBAR 3**  
**PERAHU PHINISI NUSANTARA SALAH SATU KEUNGGULAN BANGSA INDONESIA**  
**DALAM MENGUASAI TEKNOLOGI PERKAPALAN**



- c. Baru-baru ini ditemukan situs perahu kuno, Kapal Zabag, oleh tim Arkeologi Universitas Indonesia di Desa Lambur I, Kecamatan Muara Sabak Timur, Kabupaten Tanjung Jabung Timur. Ini diduga merupakan galangan kapal tertua di Asia Tenggara. Bukti ini menegaskan dugaan bahwa peradaban maritim nusantara merupakan yang tertua di kawasan Asia Tenggara.

**GAMBAR 4**  
**GALANGAN KAPAL ZABAG, DI TANJUNG JABUNG TIMUR, SALAH SATU GALANGAN KAPAL TERBESAR**  
**DI ASIA PADA ZAMANNYA**





### 2.2.3 Politik Bahari

Nenek Moyang bangsa Indonesia adalah pelaut yang tangguh dan sekaligus pejuang pemberani yang memperjuangkan hak-haknya. Ini dapat dilihat dari sejarah kepahlawanan tokoh-tokoh berikut:

- a. **Pati Unus** dari Kerajaan Demak, pada tahun 1521 memimpin penyerbuan ke Malaka melawan pendudukan Portugis;
- b. **Laksamana Malahayati** dari Aceh, pada tahun 1599 memimpin 2.000 orang pasukan Inong Balee (janda-janda pahlawan yang telah syahid) berperang melawan kapal-kapal dan benteng-benteng Belanda sekaligus membunuh Cornelis de Houtman dalam pertempuran satu lawan satu di geladak kapal; dan
- c. **Sultan Hasanuddin** dari Kerajaan Gowa, pada tahun 1670 memimpin perlawanan kepada VOC yang hendak menguasai jalur rempah.

Beberapa Kerajaan Nusantara pada masa lampau pernah mengalami kejayaan dan menjadi pusat peradaban maritim yang disegani dunia, hal ini dapat dilihat antara lain:

- a. **Kerajaan Majapahit**, berdiri dari sekitar tahun 1293 hingga 1500 M, adalah salah satu bukti kerajaan nusantara yang bervisi maritim. Menurut Negarakertagama, kekuasaan Majapahit terbentang di Jawa, Sumatera, Semenanjung Malaya, Kalimantan, hingga Indonesia timur.
- b. **Kerajaan Sriwijaya** dari abad ke-7 adalah salah satu bukti kemaharajaan bahari yang pernah berdiri di pulau Sumatera dan banyak memberi pengaruh di Nusantara. Daerah kekuasaan Sriwijaya membentang dari Kamboja, Thailand Selatan, Semenanjung Malaya, Sumatera, Jawa Barat, dan kemungkinan Jawa Tengah.

Sejarah juga mencatat bahwa nenek moyang bangsa Indonesia telah memiliki visi maritim yang maju. Berikut adalah visi maritim yang diwariskan oleh nenek moyang bangsa Indonesia:

- a. **Sumpah Palapa**, adalah ikrar yang diucapkan oleh Mahapatih Gajahmada karena cita-cita yang kuat untuk mempersatukan nusantara di bawah kendali kerajaan yang ada di dalamnya. Bukan dikendalikan oleh kerajaan di daratan Benua Asia. "*Lamun huwus kalah Nusantara isun amukti palapa, lamun kalah ring Gurun, ring Seran, Tanjung Pura, ring Haru, ring Pahang, Dompo, ring Bali, Sunda, Palembang, Tumasik, samana isun amukti palapa.*" (Gajah Mada, Padmapuspita, 1966:38). Ini visi nusantara, atau negara kepulauan, yang telah ada sejak jaman kerajaan. Kukuhnya ucapan ini dalam sejarah Nusantara membuat kata "palapa" diabadikan menjadi nama satelit komunikasi milik Indonesia.
- b. **Bhinneka Tunggal Ika**, secara harfiah diterjemahkan "Beraneka Satu Itu", yang bermakna meskipun beranekaragam tetapi pada hakikatnya bangsa Indonesia tetap adalah satu kesatuan. Semboyan ini digunakan untuk menggambarkan persatuan dan kesatuan Bangsa dan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang terdiri atas beraneka ragam budaya, bahasa daerah, ras, suku bangsa, agama, dan kepercayaan. Kata Bhinneka Tunggal Ika dikutip dari sebuah kakawin

Jawa Kuno yaitu kakawin Sutasoma, karangan Mpu Tantular semasa kerajaan Majapahit sekitar abad ke-14. Kakawin ini menjadi istimewa karena mengajarkan toleransi antara umat Hindu Siwa dengan umat Buddha. Jati diri Indonesia adalah negara kepulauan yang penuh dengan keanekaragaman.

- c. **Tanah air**, adalah visi kewilayahan yang disosialisasikan dalam kongres pemuda pada tanggal 28 Oktober 1928. Pada kongres pemuda itu diperdengarkan untuk pertama kali lagu Indonesia Raya karya WR Supratman. Dalam lirik lagu Indonesia Raya terdapat kata tanah air. Ini tidak lain dan tidak bukan adalah visi negara kepulauan yang wilayahnya terdiri dari unsur tanah dan unsur air.

Uraian tersebut di atas, membuktikan bahwa pada era pra sejarah, justru nenek moyang bangsa Indonesia telah memiliki peradaban yang tinggi di bidang kemaritiman. Namun, seiring dengan pendudukan Belanda, peradaban itu mengalami kemunduran. Maritim adalah jati diri bangsa Indonesia.

### 2.3 Kebijakan Maritim Kontemporer

Paska Kemerdekaan, kesadaran sebagai negara kepulauan dan bangsa bahari yang besar mulai tumbuh lagi. Konsepsi Wawasan Nusantara tumbuh dan berkembang sehingga terjadilah deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957. Deklarasi ini juga telah mendorong perjuangan bangsa Indonesia untuk mendapat pengakuan dunia sebagai negara kepulauan dengan hak-haknya yang diakomodir dalam hukum laut internasional. UNCLOS '82 akhirnya disahkan oleh PBB pada Tahun 1982 dan diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985.

Untuk mendorong semangat kemaritiman, pada tanggal 23 September 1963 dilaksanakan Musyawarah Nasional Maritim pertama. Pada kesempatan Munas Maritim pertama ini, Presiden Soekarno memberikan amanat yang berjudul **"Kembalilah menjadi Bangsa Samudera!"**. Dalam amanatnya Bung Karno meyakinkan, *"... kita ini dahulu benar-benar bangsa pelaut. Bahkan bangsa kita ini sebenarnya tersebar melintasi lautan dari satu pokok asal. Tersebar melintasi lautan, mendiami pulau-pulau antara pulau Madagaskar dan pulau Paskah dekat Amerika Selatan. Melewati beribu-ribu mil, melewati samudera, bahar, yang amat luas sekali....."*. Setelah penyelenggaraan Munas Maritim 1 itu, melalui Surat Keputusan Presiden Nomor 249 Tahun 1964 pemerintah menetapkan tanggal 23 September sebagai Hari Maritim Nasional.

Sebagai negara kepulauan yang besar, sudah seharusnya Indonesia mengutamakan pembangunan nasional pada bidang kemaritiman. Perkembangan arah dan kebijakan pembangunan nasional yang lebih berorientasi ke laut dan konsep **geostrategi maritim** telah mulai berkembang pada dekade 1990an dengan ditetapkannya sektor kelautan dalam GBHN 1993 sebagai sektor ke-13. Geliat pembangunan kelautan mulai terlihat dengan adanya proyek bertema kelautan, seperti proyek *Marine Resources Evaluation and Planning (MREP)*, proyek *Digital Marine Resources Mapping (DMRM)*, proyek *Marine Coastal Resources Management Planning (MCRMP)*, dan *Proyek Coral Reef Rehabilitation and Management Program (COREMAP)*.

Dalam dekade 1990an itu pula kebangkitan visi maritim mulai menguat. Pada tahun 1996 Pemerintah menggelar Konvensi Nasional Pembangunan Benua Maritim Indonesia yang melahirkan konsepsi Benua Maritim Indonesia. Pada saat itu, tanggal 18 Desember 1996 bertempat di Makassar, pemerintah menandatangani Deklarasi Pembangunan Benua Maritim Indonesia. Salah satu isi deklarasi itu adalah ajakan untuk melaksanakan pembangunan yang lebih berorientasi ke laut.

Pada akhir dekade 1990-an Pemerintah mengambil langkah kongkrit dengan membentuk Departemen Eksplorasi Laut, yang selanjutnya berubah menjadi Departemen Eksplorasi Laut dan Perikanan, Departemen Kelautan dan Perikanan dan terakhir menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Pada dekade tahun 2000-an, konstitusi Indonesia mengalami amandemen sampai dengan 4 kali. Dalam amandemen yang ke-2, terjadi penegasan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri nusantara dengan wilayah dan batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang (pasal 25A UUD 1945).

Pada Tahun 2005 Pemerintah menetapkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025. Misi ke-7 RPJPN tersebut adalah mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional. Dalam dekade ini pula Indonesia berhasil menunjukkan kepemimpinan di bidang kemaritiman kepada dunia dengan menggelar pertemuan *The 2nd APEC Ocean Related Ministerial Meeting (The 2nd AOMM)* pada tahun 2005 di Bali dan *World Ocean Conference (WOC)* dan *Coral Triangle Initiative (CTI) Summit* pada tahun 2009 di Manado. Pemerintah juga berhasil meraih penghargaan *UNEP Award for Leadership in Ocean and Marine Management* pada tahun 2010.

Dalam dekade 2010-an juga terdapat perkembangan yang cukup signifikan. Pada tahun 2014 pemerintah menerbitkan Undang-Undang Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan. Gagasan menjadikan Indonesia sebagai pusat peradaban maritim, atau dikenal dengan Poros Maritim Dunia, sangat mengemuka dan ditindaklanjuti dengan pembentukan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang diharapkan dapat mengoordinasikan pembangunan nasional dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai pusat peradaban maritim dunia. Selanjutnya pada awal tahun 2017 pemerintah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia..

## **2.4 Landasan Filosofis Pembangunan Maritim 2045**

Karakter kepulauan dari wilayah Indonesia telah memungkinkan adanya akses yang sangat mudah bagi pengaruh asing. Fakta bahwa kepulauan Indonesia (Nusantara) menghasilkan banyak komoditas berlimpah telah menarik para pedagang dan penakluk asing untuk datang. Hal ini mengakibatkan pulau-pulau dan laut di Nusantara menjadi medan pertempuran bagi banyak kekuatan. Selain itu, signifikansi ekonomi dari kepulauan Indonesia juga terletak pada fakta bahwa kawasan yang subur ini telah menghasilkan komoditas yang sangat melimpah dan dibutuhkan oleh negara-negara industri pada zaman modern (Broek, 1942: 3).



Posisi strategis geografis dimiliki Indonesia di sepanjang rute perdagangan maritim internasional (*silk road*) antara dua negara adidaya pada saat itu, yaitu India dan Cina. Oleh karena itu, bukan suatu kebetulan jika penduduk Nusantara secara aktif mengambil bagian dalam perdagangan. Bukti sejarah menunjukkan bahwa sejak abad ke-2 Masehi telah terjadi hubungan dagang antara Nusantara dan India. Selain itu, sejak abad ke-5 berbagai negara di Nusantara telah mengirim utusan dagang ke Cina.

Fakta geografis dan pengalaman historis telah menunjukkan bahwa bangsa Indonesia di masa lampau telah berkembang menjadi bangsa maritim. Dominasi kolonialisme telah meredupkan kehidupan sebagai bangsa maritim tersebut. Oleh sebab itu tugas generasi sekarang dan yang akan datang adalah merevitalisasi segala aspek kehidupan bangsa dengan menerapkan paradigma maritim dalam pembangunan bangsa guna meraih kejayaan sebagai bangsa maritim yang besar di masa mendatang yang sesuai dengan jati diri dan sejarah bangsa Indonesia. Untuk itu pembangunan negara maritim tidak dapat dilakukan secara parsial. Untuk membangun sebuah negara maritim harus didasarkan pada paradigma maritim di bidang pembangunan politik, ekonomi, dan sosial budaya. Dengan demikian, konsep pembangunan kemaritiman merupakan konsep yang multidimensi, yang meliputi dimensi pertahanan keamanan, dimensi ekonomi dan lingkungan, dan dimensi sosial budaya. Begitu juga lingkup hukum yang mengaturnya tidak saja meliputi hukum nasional, tetapi acapkali bersentuhan dengan hukum internasional dengan perubahan dan percepatan substansi regulasi yang demikian cepat

Sepanjang Indonesia merdeka, semangat dan gagasan pembangunan kemaritiman selalu muncul dalam setiap periode pemerintahan. Dimulai dari Bung Karno yang menetapkan Hari Maritim Nasional yang jatuh pada tanggal 23 September, agar mengingatkan kepada kita semua bahwa Indonesia sebagai bangsa maritim adalah jatidiri yang tidak akan lepas dari karakteristik Indonesia. Kemudian semangat memasukkan GBHN kelautan dimasa pemerintahan orde baru, dilanjutkan dengan penancangan Benua Maritim Indonesia pada masa pemerintahan Prsiden BJ Habibie, pembentukan Kementerian Eksplorasi Laut pada masa pemerintahan Presiden Gus Dur serta penancangan Seruan Sunda Kelapa pada masa pemerintahan Presiden Megawati. Bahkan dimasa pemeritahan Presiden SBY Indonesia telah menggagas *World Ocean Conference* sebagai konferensi pertama di dunia membahas tentang Kelautan sampai ide Presiden Jokowi mencanangkan Indonesia Poros Maritim Dunia. Semua ide, gagasan dan semangat pembangunan kemaritiman tersebut tidak akan dapat terwujud, manakala tidak dituangkan dalam suatu perencanaan jangka panjang yang berkelanjutan dan terukur. Oleh sebab itu, Maritim 2045 ini adalah upaya untuk mewujudkan gagasan strategis tersebut yang disusun dalam suatu Konsep Pembangunan Jangka Panjang, menuju Indonesia Emas 2045.

## **2.5 Kondisi Internal**

### **a. Transformasi Ekonomi Indonesia**

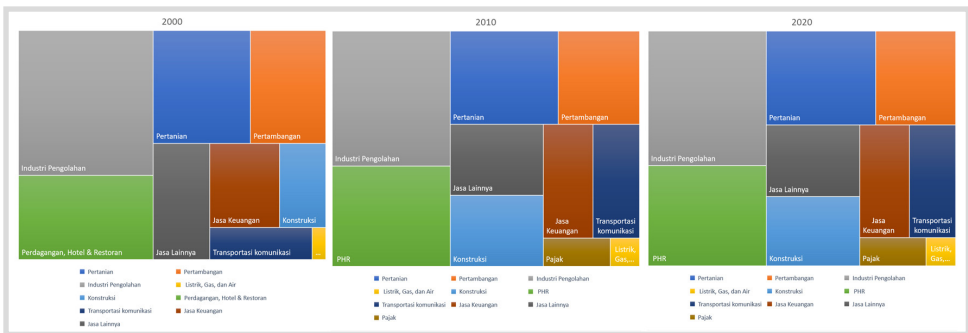
Standar hidup suatu negara bergantung pada kemampuannya memproduksi barang dan jasa yang didalamnya termasuk bagaimana cara kerja produktivitas bergantung pada modal fisik, modal manusia, sumber daya alam dan pengetahuan

teknologi. Para pembuat kebijakan yang ingin mendorong pertumbuhan standar hidup masyarakatnya harus berusaha melalui kebijakan politiknya untuk menaikkan kemampuan produktif negaranya dengan terus menerus mendorong terjadinya akumulasi faktor-faktor produksi yang dimanfaatkan seefektif mungkin. Produk Domestik Bruto (PDB) sering dianggap sebagai ukuran terbaik dari kinerja perekonomian. PDB adalah nilai pasar semua barang dan jasa akhir yang diproduksi dalam perekonomian selama kurun waktu tertentu

Berdasarkan analisis teori *Pattern of Development* yang fokus pada perubahan struktur dalam tahapan proses perubahan ekonomi, industri dan struktur industri perekonomian negara sedang berkembang, yang mengalami transformasi dari pertanian tradisional beralih ke sektor industri sebagai mesin utama pertumbuhan ekonominya (Chenery dan Syrquin, 1975). Penelitian yang dilakukan Chenery (1979) tentang transformasi struktur produksi menunjukkan bahwa sejalan dengan peningkatan pendapatan per kapita, perekonomian suatu negara akan bergeser dari yang semula mengandalkan sektor pertanian menuju sektor industri.

Di Indonesia, mulai tahun 2000 (Gambar 5) sektor industri mengungguli sektor pertanian. Peningkatan peran sektor industri dalam perekonomian sejalan dengan peningkatan pendapatan per kapita yang terjadi di suatu negara, berhubungan erat dengan akumulasi kapital dan peningkatan sumber daya manusia. Dari sisi tenaga kerja, terjadi proses perpindahan dari sektor pertanian di desa menuju sektor industri di perkotaan. Produktivitas tenaga kerja dalam perekonomian secara menyeluruh juga akan mengalami peningkatan (Todaro, 1991:76).

**GAMBAR 5.**  
**PERBANDINGAN PRODUK DOMESTIK BRUTO TAHUN 2000 – 2010 – 2020**



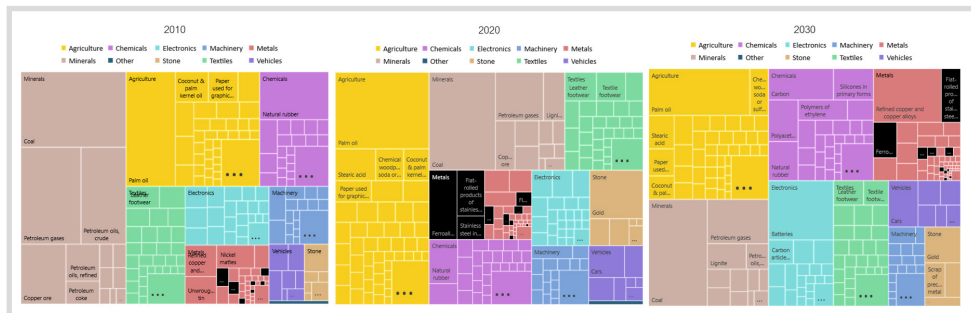
Sumber data: CEIC (data diolah)

Namun, dari tahun 2010 ke 2020 terjadi deindustrialisasi (porsi sektor sekunder menurun dan mulai mengarah ke sektor tersier). Menurunnya peranan industri dalam perekonomian dapat dilihat dari beberapa sisi antara lain turunnya pekerja di sektor industri, turunnya produk industri serta turunnya sektor industri dibandingkan sektor lain. Penyebab dari deindustrialisasi dikarenakan adanya perubahan pola spesialisasi

internasional, hilangnya keunggulan komparatif dari sektor industri suatu negara. Fenomena ini berimplikasi pada penciptaan kesempatan kerja dan sumbangannya terhadap PDB yang menurun. Di Indonesia, deindustrialisasi terjadi pada sektor industri, antara lain industri kayu, bambu dan sejenisnya, industri perabotan dan perlengkapan kayu, industri tekstil, industri pakaian jadi (garmen) serta industri alas kaki. Indikatornya dilihat dari penurunan produksi, jumlah perusahaan yang bermain di sektor tersebut serta jumlah tenaga kerja yang diserap pada setiap sektor. Gejala deindustrialisasi juga dikaitkan dengan penurunan absolut dalam aktivitas industri manufaktur, khususnya bila diukur dari penyerapan lapangan kerja dan penurunan unit usaha dalam jangka panjang, indikasi selanjutnya penurunan sumbangan sektor industri pengolahan dalam Produk Domestik Bruto (PDB) serta Indonesia terlalu cepat berpindah ke sektor tersier dengan meninggalkan sektor sekunder (industri) yang belum cukup kuat kondisinya.

## Struktur Ekonomi dan Permasalahan Struktural Industri Indonesia

**GAMBAR 6**  
**PERBANDINGAN EKSPOR TAHUN 2010 – 2020 – 2030**



Sumber data: CEIC (data diolah)

Perkiraan sampai dengan tahun 2030 berdasarkan data forecast (Gambar 6) lapangan usaha pertanian juga semakin mengecil dan struktur ekonomi Indonesia menjadi lebih kompleks. Peranan sektor industri dalam perekonomian Indonesia penting dikarenakan sektor industri yang berorientasi ekspor menyumbang sekitar 85% ekspor non migas dan sekitar 67% total ekspor Indonesia selama 1994-2001. Beberapa poin yang dapat ditarik kesimpulan dari perjalanan ekspor Indonesia mulai tahun 1995-2019 (Gambar 7) antara lain: a) batu bara dan pariwisata masih menjadi primadona; b) sektor migas yang semakin berkurang untuk diekspor; c) sektor industri mulai meningkat dari tahun 1995 ke 2000 namun menurun di tahun 2010 dan 2019. Penurunan sektor industri dikarenakan permasalahan struktural industri antara lain: terkonsentrasinya lokasi industri manufaktur di Jawa dan Sumatera, lemahnya penguasaan dan penerapan teknologi serta rendahnya kualitas SDM





Pola yang menonjol di negara berkembang adalah pola pertanian subsisten dan pola pertanian keluarga campuran yang berskala kecil. Transisi menuju tahap berikutnya yakni sistem pertanian yang dimotori oleh perusahaan komersial sulit tercapai karena persoalan jangka pendek dan menengah yang harus diatasi terlebih dahulu. Pembentukan praktik pertanian campuran berskala kecil dan menengah tidak hanya akan meningkatkan pendapatan dan hasil panen rata-rata saja, jika pola itu padat karya mampu menyerap tenaga kerja pedesaan yang melimpah dan terus bertambah.

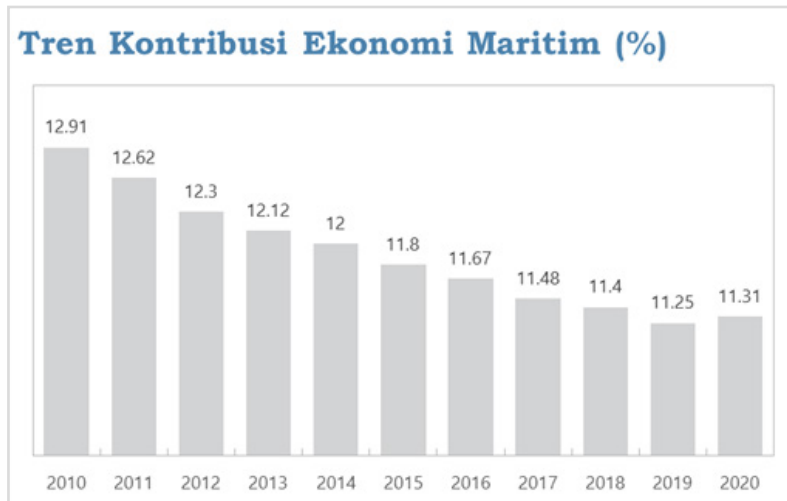
Hal lain yang menjadi perhatian adalah keterkaitan antara kesehatan dan pendidikan sebagai komponen input fungsi produksi agregat yang penting dalam pembangunan ekonomi terutama dari sisi produktivitas. Kerusakan atau degradasi lingkungan dapat menurunkan laju pembangunan ekonomi melalui tingginya biaya yang ditanggung negara berkembang akibat beban yang tingkat produktivitas sumber daya alam yang semakin berkurang terkait masalah kesehatan. Pencapaian suatu pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan sekaligus ramah terhadap lingkungan pada dasarnya merupakan suatu definisi yang fundamental dari konsep pembangunan ekonomi itu sendiri

### **2.5.2 Industri dan Jasa Maritim**

Salah satu pilar ekonomi yang penting dan bisa memberi kontribusi yang cukup besar adalah industri. Sebagai negara maritim maka Indonesia harus mengembangkan industri maritim, khususnya industri yang mempunyai daya saing dan daya tahan yang tinggi seperti dampak pandemi dan dinamika politik kawasan. Menurut laporan *Competitive Industrial Performance Report 2020* yang diluncurkan oleh UNIDO pada September 2000 yang lalu, Peringkat Daya Saing Indonesia berada pada posisi ke-39 dari 152 negara.

Peringkat daya saing Industri tersebut tentu saja masih bisa ditingkatkan dengan mengoptimalkan segala potensi yang dimiliki Indonesia. Namun demikian, menurut berbagai laporan kajian ekonomi Indonesia, justru industri maritim dalam kondisi tumbuh stagnan. Estimasi perhitungan PDB Maritim yang dilakukan oleh Badan Riset dan Inovasi Nasional, kontribusi ekonomi maritim dalam tren menurun jika dibandingkan 2010. Namun demikian, kontribusi PDB maritim terhadap PDB nasional pada tahun 2020 mengalami peningkatan dari sebesar 11,25% pada tahun 2019 menjadi 11,3% di 2020 (gambar 8 berikut). Dari kontribusi PDB Maritim sebesar 11,31% pada tahun 2020 tersebut, Industri Maritim hanya sekitar 1,19%, atau senilai Rp. 23.486,83 Miliar. Hal ini disebabkan karena dalam perhitungan PDB Maritim dimaksud mengacu pada pemahaman menurut Undang-Undang No 32 Tahun 2011, bahwa Industri Maritim merupakan bagian dari Industri Kelautan dan hanya mencakup aspek transportasi laut tau perkapalan.

**GAMBAR 8**  
**TREN KONTRIBUSI PDB MARITIM TERHADAP PDB NASIONAL (SUMBER BRIN, 2022)**



Selaras dengan pemahaman ekonomi maritim, pengertian industri maritim dapat diperluas menjadi industri yang beraktivitas di kawasan perairan, dan industri di kawasan lainnya yang mengolah hasil dari kawasan perairan serta menghasilkan barang dan jasa untuk dipergunakan di kawasan perairan. Dengan perluasan pengertian ini diyakini kontribusi industri maritim dalam ekonomi maritim akan jauh lebih besar dari estimasi yang telah ada.

Berikut ini adalah kondisi industri maritim Indonesia yang dapat dijadikan acuan dalam menetapkan strategi pembangunan kedepan.

- 1) **Industri Manufaktur Kelautan.** Aktivitas di perairan memiliki karakteristik padat teknologi, padat modal, dan resiko tinggi. Oleh karena itu penyelenggaraan pembangunan maritim sangat memerlukan dukungan barang, alat dan wahana berteknologi tinggi yang diproduksi oleh industri manufaktur. Industri perkapalan sudah berkembang di Indonesia, namun mayoritas industri pembangunan kapal ini masih berlokasi di Batam dan Indonesia Bagian Barat. Pada saat ini Indonesia justru masih banyak memerlukan barang-barang manufaktur dari luar negeri. Pada hal bahan baku produk manufaktur tersebut banyak tersedia di Indonesia, meski masih berbentuk bahan mentah.
- 2) **Industri Pengolahan.** Industri pengolahan berpeluang meningkatkan nilai tambah produk barang dan sumberdaya alam. Agar manfaat ekonominya lebih besar lagi, maka kebijakan ekspor bahan mentah harus dihentikan. Sedangkan ekspor bahan baku dan barang jadi harus didorong. Oleh karena itu industri pengolahan harus dikembangkan. Kewajiban melakukan pengolahan bahan tambang di dalam negeri dengan membangun smelter sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2009 tentang Pertambangan Minerba harus diikuti dengan membuat kebijakan serupa untuk sumber daya lainnya, baik sumber daya hayati maupun non hayati.



- 3) **Jasa Maritim.** Jasa maritim yang berupa jasa pelayaran, pariwisata, perbaikan kapal, data dan informasi maritim, ke depan memiliki prospek yang sangat potensial. Sebagian jasa maritim ini terdampak parah oleh pandemi COVID 19 yang terjadi sejak awal tahun 2020, seperti sektor pariwisata. Pengelolaan jasa maritim ke depan tidak bisa lagi dikelola secara konvensional. Oleh karena itu selain dukungan sumber daya manusia yang profesional, dukungan Teknologi Informasi dan Komunikasi sangat diperlukan

### 2.5.3 Sumberdaya Manusia

Sumberdaya manusia adalah aset utama pembangunan, termasuk pembangunan kemaritiman. Komponen terpenting dalam meningkatkan daya saing bangsa adalah kualitas sumberdaya manusia. Mengingat bahwa pembangunan kemaritiman mempunyai karakteristik *high-tech*, *high-risks*, dan *high investment* maka harus didukung oleh sumberdaya manusia yang berkualitas, yaitu sumber daya yang kompeten, berkarakter, inovatif dan memiliki etos kerja yang produktif.

Berdasarkan survei yang dilakukan oleh International Labour Organization (ILO) pada 2020 pada pelaku usaha di Indonesia, produktivitas tenaga kerja Indonesia masih tergolong rendah. Produktivitas tenaga kerja Indonesia hanya 3,8%/Tahun. Ini masih kalah jauh dari negara tetangga seperti Filipina (4,1%/Tahun), Myanmar (5,5%/Tahun) dan Vietnam (5,8%/Tahun), atau dengan negara Asia lainnya seperti India (5,7%/Tahun) dan China (6,2 %/Tahun).

Fakta tersebut di atas adalah kendala yang harus diatasi dengan meningkatkan kompetensi tenaga kerja, memperkuat karakter dan meningkatkan kemampuan inovasi.

- 1) **Kompetensi SDM.** Karakteristik aktivitas di laut dan perairan umumnya menggunakan teknologi, dan tidak jarang teknologi tinggi. Oleh karena itu harus didukung dengan sumberdaya manusia yang kompeten dan menguasai penggunaan teknologi itu. Namun, kenyataan yang ada para nelayan dan tenaga kerja maritim kita secara umum justru masih berpendidikan rendah, bahkan tidak lulus sekolah dasar sekalipun. Inilah salah satu kendala yang menyebabkan produktivitas nelayan Indonesia masih di bawah negara tetangga.
- 2) **Karakter Bangsa Bahari.** Nenek moyang Bangsa Indonesia adalah bangsa bahari dan pelaut yang ulung. Sejarah mencatat bahwa nenek moyang bangsa Indonesia telah membuktikan mampu mengarungi samudra hingga ke lima benua untuk misi dagang. Jiwa bahari ini masih diwarisi oleh nelayan dan pelaut-pelaut kita sehingga anak buah kapal dari Indonesia banyak diminati negara lain. Ini merupakan potensi yang harus dipelihara dan terus dikembangkan. Bahkan karakter bangsa bahari yang ulet, pekerja keras dan tidak mudah menyerah justru harus dibudayakan untuk seluruh komponen anak bangsa
- 3) **Kemampuan Inovasi.** Bangsa yang inovatif adalah bangsa yang siap menerima dan mampu melakukan pembaruan dalam sistem usahanya sehingga menjadi lebih efisien dan produktif. Inovasi atau pembaruan dapat dilaksanakan berbasis

teknologi (technology innovation), manajemen (management innovation), pemasaran (marketing innovation), atau budaya (cultural innovation). Tingkat pendidikan dan latar belakang sosial ekonomi biasanya cukup berpengaruh terhadap daya inovasi tenaga kerja.

## 2.6 Tantangan Global

### 2.6.1 Dampak Globalisasi

Globalisasi adalah fenomena global yang merupakan suatu keniscayaan dan tidak bisa kita tolak. Cepat atau lambat fenomena itu akan sampai pada kita. Ada kalanya menguntungkan negara kita, ada kalanya dapat merugikan. Oleh karena itu pilihannya hanya satu, menjawabnya dengan bijak.

Berikut ini adalah sejumlah fenomena global yang bersifat strategis bagi Indonesia. Strategis dalam arti dapat menguntungkan jika kita bisa memanfaatkan dengan baik, atau dapat merugikan jika kita tidak mampu merespon dan beradaptasi.

- 1) **Perubahan Iklim Global.** Perubahan iklim yang dipicu oleh pemanasan global menjadi ancaman serius, perlahan tapi akan terjadi secara global. Fenomena global ini jika tidak dapat dikendalikan dengan baik maka dampaknya dapat merubah peta dunia. Cuaca ekstrem dan bencana hidrometeorologi akan sering terjadi. Emisi karbon yang menjadi biang keladi pemanasan global harus dapat ditekan. Ini adalah tantangan bersama seluruh bangsa di dunia sehingga penanganannya harus dilakukan secara bersama-sama.
- 2) **Ketertelusuran produk (*product traceability*).** *Eco-labelling* mewajibkan barang ekspor harus dapat ditelusuri asal-usulnya (*traceable*) dan dijamin dihasilkan dari proses yang tidak merusak lingkungan. Ini merupakan ancaman yang serius, harus diubah menjadi tantangan yang wajib kita jawab. Isu ini bisa kita jadikan peluang untuk mengendalikan *IUU fishing* yang saat ini masih marak terjadi di perairan kita. Strategi diplomasi maritim harus diperkuat untuk meyakinkan negara konsumen bahwa produk yang mereka tawarkan berasal dari perairan Indonesia yang diperoleh secara ilegal. Bukti ilmiah berupa jejak genetika harus disiapkan.
- 3) **Kebutuhan Produk Halal.** Pada saat ini permintaan jaminan produk halal dari negara-negara Islam di dunia semakin banyak. Ini merupakan peluang yang harus diambil. Penduduk Indonesia yang mayoritas muslim terbesar di dunia merupakan modal yang harus dioptimalkan. Produk halal ini sulit dipenuhi dari negara yang mayoritas penduduknya non muslim.
- 4) **Standar Kompetensi.** Sertifikasi kompetensi bagi tenaga kerja maritim sudah mejadi kebutuhan yang tidak bisa ditawar-tawar. Oleh karena itu tidak ada kata lain kecuali memenuhinya. Tantangan yang harus dijawab dengan mengembangkan pusat-pusat pelatihan kemaritiman sesuai standar internasional. Kurikulum dan fasilitas pelatihannya harus disesuaikan dengan standar yang diperlukan.

- 5) **Pandemi COVID-19.** Semua negara mengalami kontraksi ekonomi akibat dampak pandemi covid-19, termasuk Indonesia. Pada kuartal III tahun 2020, pertumbuhan ekonomi minus 3,49%, angka pengangguran tembus angka 9,77 Juta. Sektor pariwisata terpukul hebat, rata-rata tingkat hunian hotel di bawah 30% meski bervariasi antara kota-kota tujuan wisata.

### 2.6.2 Perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (Iptek)

Kemajuan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi suatu keniscayaan. Pengembangan kemaritiman sangat membutuhkan hal itu. Kita harus mampu memanfaatkan ilmu pengetahuan dan teknologi untuk pengelolaan kemaritiman.

Selain ilmu pengetahuan modern seperti teknologi informasi dan komunikasi, nenek moyang bangsa Indonesia juga mewariskan kearifan dalam mengelola lautan. Modernisasi kearifan lokal dalam konteks kekinian tentu akan membawa manfaat yang lebih besar.

- 1) **Teknologi Informasi dan Komunikasi.** Dunia sedang menghadapi revolusi industri 4.0, tak terkecuali Indonesia. Di era seperti ini kecepatan penyediaan produk menjadi kunci kemenangan. Tentu saja selain kualitas produk itu sendiri. Perkembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi yang begitu cepat merupakan tantangan yang harus dijawab dengan menguasainya.
- 2) **Teknologi Sensor.** Kegiatan di laut membutuhkan dukungan teknologi tinggi. Eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut, misalnya, memerlukan teknologi survei yang handal. Perkembangan teknologi survei begitu pesat dari era sensor analog ke sensor digital berbasis TIK. Pada era tahun 1980-an, teknologi analog masih menjadi andalan, namun seiring dengan perkembangan teknologi sensor dan TIK, pada awal tahun 1990-an maka terjadi perubahan pesat ke arah survei digital. Ini merupakan tantangan yang harus dijawab dengan menyiapkan SDM dan teknologi. Kemandirian dalam arti mengurangi kebergantungan pada asing menjadi kunci ke depan.
- 3) **Alat Produksi.** Eksploitasi dan pengolahan sumber daya laut memerlukan dukungan teknologi tinggi. Alat produksi semakin efisien dan produktif. Teknologi robot dan kecerdasan buatan menjadi andalan ke depan mengingat bahwa kegiatan di laut banyak mengandung resiko. Tantangannya adalah ketersediaan teknologi produksi yang efisien dan produktif namun tetap ramah lingkungan.

### 2.6.3 Kondisi Geopolitik

Di seluruh dunia, era kolonisasi secara fisik telah berakhir. Namun berbagai negara di dunia masih berkeinginan menanamkan pengaruhnya dalam berbagai bidang di berbagai belahan dunia dalam bentuk baru, *soft power*. Inilah geopolitik, yaitu kebijakan politik dengan memanfaatkan geografi sebagai basis penguasaan ruang hidup untuk menjamin kelangsungan kehidupan negara yang bersangkutan. Berbagai strategi mereka lakukan untuk menanamkan pengaruhnya sehingga menjadi pemimpin dunia dalam berbagai aspek.



Indonesia adalah kepulauan terbesar di kawasan tropis dan pada posisi persimpangan jalur perdagangan dunia. Kondisi ini harus dapat dimanfaatkan untuk membangun geostrategi Indonesia yang handal. Namun demikian, Indonesia harus mampu bersaing dengan negara-negara lain di dunia yang juga membangun kebijakan serupa.

- 1) **Perang Dagang.** Perdagangan merupakan aktivitas ekonomi yang penting bagi suatu negara untuk menjual produk-produknya. Untuk mendapatkan manfaat yang banyak dari perdagangan ini, tidak jarang negara-negara melakukan perang dagang negara lain. Ini bukan perang yang sesungguhnya, tapi adu kebijakan. Membentuk blok-blok perdagangan seperti AFTA dan NAFTA, membuat perjanjian perdagangan bilateral, semuanya merupakan kebijakan untuk memenangkan perang dagang dimaksud. Indonesia harus secara cerdas dan aktif memanfaatkan momentum perang dagang. Peran diplomasi maritim menjadi penting dalam hal ini.
- 2) **Penguasaan Jalur Logistik Laut.** Pengiriman logistik melalui transportasi laut masih jauh lebih efisien di dibandingkan melalui moda transportasi lainnya. Sebuah kapal kargo memuat kargo dalam jumlah besar dengan biaya yang relatif murah, meskipun memerlukan waktu yang lebih lama. Menguasai jalur logistik di laut adalah strategi yang jitu untuk menguasai perdagangan dunia. Program tol laut yang dicanangkan Pemerintah Indonesia di era Kabinet Kerja adalah keputusan yang tepat. Sebagai negara maritim maka program ini layak dikembangkan sehingga mencakup kawasan regional atau global. Namun demikian, untuk bermain di tataran regional dan global tantangannya tidak ringan dari program sejenis. Cina, misalnya, meluncurkan program *Belt Route Initiative (BRI)* sejak tahun 2013. Ini tidak lain adalah strategi untuk menguasai jalur logistik dunia. Belum lagi proyek terusan Kra di Thailand yang diprediksi dapat mengubah tata pelayaran di Asia Tenggara. Itu semua harus direspons dengan strategi yang baik.
- 3) **Investasi antar negara.** Dalam rangka mendekatkan industri dengan konsumennya, sejumlah negara melakukan investasi untuk membangun industri di negara konsumen, atau di negara terdekat dengan konsumennya. Dalam beberapa hal Indonesia adalah konsumen, namun dalam hal lainnya Indonesia adalah produsen. Oleh karena itu kebijakan investasi tidak boleh hanya fokus menangani investasi di dalam negeri (PMA dan PMDN), tetapi juga mengembangkan investasi Indonesia di luar negeri untuk produk-produk unggulan Indonesia.











## ARAH PEMBANGUNAN MARITIM 2045

Negara Kepulauan bagi Indonesia adalah kodrat dan anugerah dari Tuhan Yang Maha Esa. Negara Kepulauan bukanlah tujuan, tetapi modal dasar dan keunggulan komparatif untuk menguasai perairan dan menjadi negara maritim yang kuat. Pada bab ini akan dibahas arah Pembangunan Maritim Indonesia menuju Indonesia Emas Tahun 2045, yaitu kondisi kemaritiman yang diharapkan terjadi di Negara Kepulauan Indonesia pada akhir Tahun 2045, yang dirumuskan dalam visi, tujuan dan sasaran.

### 3.1 Visi Maritim 2045

Pada tahun 2025 Indonesia akan genap berusia 80 tahun. Tahapan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 juga akan berakhir. Memperhatikan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan yang berciri Nusantara dengan sejarah panjang kemaritiman dan berbagai isu strategis yang berkembang saat ini, serta dengan didorongkan oleh cita-cita kebangsaan sebagaimana tercantum dalam Pembukaan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, maka visi Pembangunan Maritim 2045 adalah :

#### “INDONESIA PUSAT PERADABAN MARITIM DUNIA”

Gagasan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia harus dimaknai dengan mengembalikan Indonesia sebagai **negara maritim yang kuat** dan **bangsa bahari yang unggul** seperti di era nenek moyang kita. Kembali ke kejayaan maritim masa lalu sebagai pusat peradaban maritim dunia. Visi menjadikan **Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia** sangat tepat, mengingat bahwa Indonesia adalah Negara Kepulauan terbesar yang memiliki banyak pulau besar maupun kecil, perairan yang luas, kaya sumber daya alam, menempati posisi strategis, dan dengan garis pantai yang panjang.

Peradaban pada dasarnya adalah bentuk pencapaian tertinggi dari budaya yang merupakan hasil olah pikir, olah jiwa dan olah rasa yang dimanifestasikan dalam bentuk karya cipta. Menjadi pusat peradaban maritim dapat dimaknai sebagai kondisi maju dan unggulnya budaya dalam bentuk karya cipta yang maju, modern dan berdaya saing tinggi.



### 3.2 Tujuan dan Sasaran

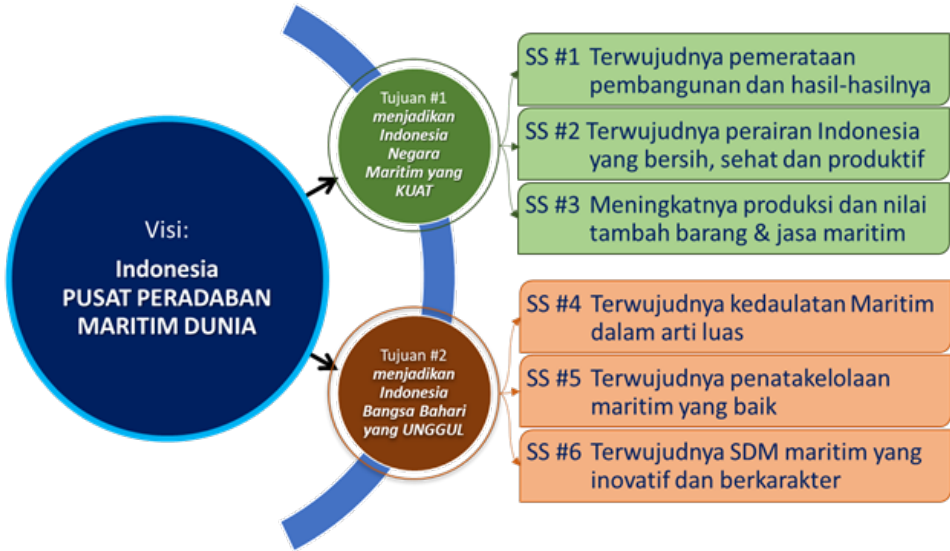
Visi mewujudkan Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia di atas adalah kondisi ideal yang masih bersifat abstrak. Untuk mempertegas kondisi masa depan yang diinginkan sesuai dengan visi tersebut, maka dirumuskan tujuan dan sasaran. Tujuan menggambarkan kondisi masa depan yang bersifat kualitatif namun masih relatif luas dan berjangka panjang, sedangkan sasaran akan menguantifikasikan tujuan menjadi lebih spesifik dalam cakupan substansi dan waktu.

Dengan memperhatikan kondisi lingkungan strategis kemaritiman, baik lingkungan internal maupun lingkungan eksternal, tujuan pembangunan Maritim 2045 adalah sebagai berikut:

- TS-01 mewujudkan **Indonesia sebagai Negara Maritim yang kuat**, didukung dengan sasaran strategis berikut:
  - SS-01 Terwujudnya pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya;
  - SS-02 Terwujudnya perairan Indonesia yang bersih, sehat dan produktif; dan
  - SS-03 Meningkatnya produksi dan nilai tambah barang dan jasa kemaritiman.
- TS-02 mewujudkan **Indonesia sebagai Bangsa Bahari yang unggul**, didukung dengan sasaran strategis berikut:
  - SS-04 Terwujudnya kedaulatan maritim dalam arti luas ;
  - SS-05 Terwujudnya penatakelolaan maritim yang baik; dan
  - SS-06 Terwujudnya masyarakat maritim yang inovatif dan berkarakter

Hubungan antara visi maritim dengan tujuan dan sasaran Pembangunan Maritim 2045 dapat digambarkan sebagai berikut :

GAMBAR 9  
HUBUNGAN ANTARA VISI, TUJUAN DAN SASARAN PEMBANGUNAN MARITIM



Deskripsi lebih rinci mengenai tujuan dan sasaran Maritim 2045 dapat dilihat pada uraian berikut.

### 3.2.1 Mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim kuat

Negara maritim yang kuat adalah gambaran negara maritim yang mampu memanfaatkan potensi sumberdaya maritim sebagai kekuatan ekonomi bagi kejayaan negara dan kesejahteraan rakyatnya tanpa mengorbankan lingkungan. Sebagai negara kepulauan yang besar dengan potensi sumberdaya alam melimpah, dalam konteks ekonomi maritim Indonesia harus memiliki keunggulan baik kompetitif maupun komparatif. Potensi ekonomi maritim ini dapat dimanfaatkan sebagai kekuatan pendorong perekonomian nasional dan untuk menyejahterakan masyarakat di masa mendatang.

Tujuan ini berdimensi kenegaraan yang menggambarkan kondisi kejayaan Negara Kesatuan Republik Indonesia di masa depan yang ditandai dengan tumbuhnya ekonomi maritim dengan struktur yang kokoh. Yaitu ekonomi maritim yang **inklusif, yang tumbuh pesat secara adil, merata, dan berkelanjutan**, sebagai penopang utama perekonomian nasional di seluruh wilayah negara kepulauan. Kondisi ini dapat diindikasikan oleh tingginya **PDB Maritim** dan **Rasio Gini** yang menggambarkan kekuatan ekonomi sekaligus pemerataan kesejahteraan.





### **SS-01 *Terwujudnya pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya.***

- Ini adalah kondisi yang menggambarkan pembangunan maritim yang seimbang dan merata di seluruh wilayah negara kepulauan sehingga menghasilkan kesejahteraan yang berkeadilan bagi seluruh rakyat. Pemerataan pembangunan merupakan tantangan yang berat bagi negara kepulauan dalam beertransformasi menjadi negara maritim yang kuat. Mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya merupakan salah satu pilar utama ekonomi maritim Indonesia karena pada gilirannya akan menciptakan kesetimbangan pasokan dan permintaan antar wilayah antar pulau.
- Pembangunan dan hasil-hasil pembangunan yang merata akan memberi dampak positif bagi kinerja logistik yang tinggi dan secara signifikan akan mengurangi disparitas ekonomi antar wilayah antar kawasan yang menjadi indikator keberhasilan pencapaian sasaran ini.

### **SS-02 *Terwujudnya perairan Indonesia yang bersih, sehat dan produktif.***

- Kondisi perairan yang bersih, sehat dan produktif akan menjamin fungsi laut yang lestari sehingga dapat memberi kontribusi ekonomi dan menyejahterakan rakyat sepanjang masa. Ini merupakan tantangan yang serius bagi Indonesia di tengah meningkatnya polusi perairan akibat tercemar sampah dan limbah serta akibat tingginya eksploitasi sumberdaya alam yang kurang mengindahkan kaidah kelestariannya.
- Kondisi perairan yang sehat dapat diamati dari fungsi perairan, baik fungsi ekologi, fungsi ekonomi, maupun fungsi sosial, yang berjalan dengan baik. Untuk menggambarkan kondisi semacam ini, para ahli telah mengembangkan Indeks Kesehatan Laut Indonesia sebagai indikator Kesehatan perairan.



### **SS-03 *Meningkatnya produksi dan nilai tambah barang jasa kemaritiman.***

- Selain faktor produksi, kontribusi ekonomi terbesar suatu komoditas (barang, jasa dan sumberdaya alam) adalah nilai tambah (added value). Oleh karena itu peningkatan produksi dan nilai tambah produk maritim harus menjadi dapat diwujudkan agar mampu memberi kontribusi ekonomi yang tinggi dalam perekonomian nasional. Dalam hal produksi, kapasitas produksi harus ditingkatkan sehingga minimal mampu memenuhi kebutuhan sendiri dengan menggantikan barang dan alat yang selama ini didatangkan dari luar negeri.
- Nilai Tambah Barang dan Jasa maritim akan menjadi ukuran keberhasilan pencapaian sasaran ini. Oleh karena itu nilai tambah barang dan jasa harus dipantau secara berkala dan digunakan sebagai umpan balik bagi agenda pembangunan kemaritiman.

### **3.2.2 Mewujudkan Bangsa Indonesia sebagai Bangsa Bahari UNGGUL.**

Bangsa Bahari adalah bangsa yang kesibukannya di laut melebihi kesibukan di tempat lain. Bangsa bahari yang unggul memberi gambaran kondisi bangsa yang maju dan mandiri, yaitu bangsa yang mampu menguasai perairannya secara efektif tanpa atau dengan bantuan bangsa lain. Bangsa Bahari yang mandiri mampu mengelola dan memanfaatkan sumberdaya dan lingkungan perairan dengan bijak.

Tujuan ini berdimensi kebangsaan yang menggambarkan kondisi Indonesia sebagai bangsa bahari yang berdaya saing tinggi, yang berdaulat serta mandiri dalam mengelola potensi maritim. Hal ini akan terwujud jika didukung SDM yang maju, inovatif dan berkarakter nusantara, yang memiliki pengaruh yang kuat dan disegani oleh bangsa-bangsa lain di dunia. Kondisi ini dapat digambarkan dengan tingginya Indeks Daya Saing Global dan Indeks Kedaulatan Maritim yang menunjukkan tingkat daya saing dan kemandirian bangsa bahari.





#### **SS-04 *Terwujudnya kedaulatan maritim dalam arti luas.***

- Tegaknya kedaulatan maritim dalam arti luas secara efektif adalah kondisi yang menggambarkan tingginya wibawa Indonesia sebagai negara maritim yang kuat, yang disegani oleh negara lain. Ini dapat diupayakan dengan mengembangkan kebijakan membangun kekuatan maritim (*sea power*) yang kuat, yaitu melalui upaya diplomasi, penguatan pertahanan dan kemanan serta penguasaan wilayah laut secara efektif.
- Kondisi terwujudnya kedaulatan maritim dalam arti luas ini dapat digambarkan dengan tingginya tingkat ketahanan maritim dan kepemimpinan maritim Indonesia.

#### **SS-05 *Terwujudnya penatakelolaan maritim yang baik.***

- Tatakelola Maritim yang baik adalah peradaban tertinggi terkait hubungan antara manusia dengan perairan, yaitu kondisi penatakelolaan yang efektif, efisien dan bersinergi yang antara lain diperlihatkan oleh adanya regulasi yang baik, kebijakan yang efektif dan kelembagaan yang mendukung serta efisien. Tatakelola maritim yang baik akan mendorong terjadinya sinergi berbagai kegiatan kemaritiman dalam mencapai tujuan pembangunan kemaritiman.
- Indeks tatakelola laut (*Ocean Governance Index*) yang menggambarkan kondisi tatakelola maritim di Indonesia dapat menjadi ukuran keberhasilan dalam penatakelolaan maritim yang baik ini.

### **SS-06 *Terwujudnya masyarakat maritim yang inovatif dan berkarakter.***

- Masyarakat maritim Indonesia yang inovatif, berkarakter kuat, dan berbudaya luhur menggambarkan kondisi masyarakat Maritim Indonesia masa depan yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi, berbudi pekerti, serta berbudaya luhur. Kondisi ini akan tercapai apabila Indonesia serius dalam mengembangkan SDM Maritim, selaras dengan pengembangan Iptek dan Sistem Inovasi Maritim, serta memajukan budaya dan membangun karakter bangsa bahari.
- Kondisi terwujudnya masyarakat maritim yang inovatif dan berkarakter ini dapat digambarkan dengan tingginya Indeks Pembangunan Manusia (Maritim) dan Indeks Inovasi (Maritim) sebagai ukuran kemajuan dan tingkat inovasi masyarakat.







# AGENDA PEMBANGUNAN MARITIM 2045

Arah pembangunan kemaritimaan sebagaimana digambarkan oleh visi, tujuan dan sasaran pada bab 3 di atas harus ditindaklanjuti dengan rumusan misi, strategi dan agenda serta kebijakan yang tepat. Rumusan ini merupakan arah dan rencana tindakan yang harus diambil untuk mewujudkan visi, tujuan dan sasaran. Dengan kata lain, arah pembangunan harus didukung dengan arah tindakan nyata untuk mewujudkannya. Dalam bab ini akan dibahas misi, strategi dan agenda serta arah kebijakan pembangunan kemaritimaan.

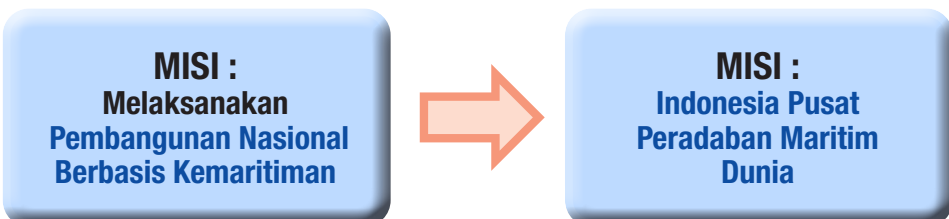
## 4.1 Misi

Misi pada prinsipnya berupa tindakan yang harus dilaksanakan untuk mengoperasionalkan visi. Selain mempertimbangkan rumusan visi, misi juga dirumuskan dengan memperhatikan jatidiri Indonesia sebagai negara kepulauan dan tujuan bernegara dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945. Oleh karena itu misi pembangunan maritim dirumuskan sebagai berikut :

**“MELAKSANAKAN PEMBANGUNAN NASIONAL  
BERBASIS KEMARITIMAN”**

Rumusan misi di atas dapat dimaknai sebagai penegasan **pendekatan negara kepulauan** dalam penyelenggaraan pembangunan nasional. Hal ini perlu ditegaskan mengingat bahwa pembangunan negara kepulauan memerlukan pendekatan yang berbeda dengan pembangunan negara kontinental. Negara kepulauan memiliki karakteristik yang khas: berisiko tinggi, memerlukan investasi besar dan memerlukan dukungan teknologi tinggi (*high risk, high investment, and high tech*).

GAMBAR 10  
MISI MEMBUAT VISI OPERASIONAL



Pendekatan pembangunan negara kepulauan sangat tepat mengingat Negara Kesatuan Republik Indonesia berbentuk kepulauan dengan lebih dari 70% wilayahnya adalah perairan yang ditaburi oleh lebih dari 17.000 pulau. Sebagian besar sumberdaya alam andalan Indonesia, seperti minyak dan gas bumi, mineral, dan sumberdaya hayati seperti ikan juga berada di perairan dan bawah perairan. Begitu pula pariwisata bahari yang mencakup keindahan pesisir, terumbu karang, dan gulungan ombak nan indah juga menjadi andalan pengembangan pariwisata di masa depan.

Untuk menjalankan misi direncanakan arah tindakan melalui strategi dan agenda serta kebijakan pembangunan sebagaimana diuraikan dalam subbab berikut.

#### 4.2 Strategi, Agenda dan Kebijakan Pembangunan Maritim 2045

Untuk menentukan arah tindakan sesuai visi di atas dan dalam rangka mendukung pencapaian tujuan yang telah dirumuskan pada bab 3 sebelumnya, maka dirumuskan 3 (tiga) strategi Pembangunan Maritim 2045, sebagai berikut:

Strategi #01: *Pengembangan Potensi Ekonomi Maritim (Stratergi Ekoomi)*;

Strategi #02 : *Peningkatan Ketahanan Maritim (Strategi Politik)*; dan

Strategi #03 : *Penguatan Daya Saing Bangsa (Strategi Budaya)*.

Agenda pembangunan Maritim 2045 untuk masing-masing Strategi selanjutya dirumuskan dengan memperhatikan sasaran pembangunan maritim yang telah dirumuskan pada bab sebelumnya. Selain itu, perumusan agenda pembangunan maritim 2045 juga dengan mempertimbangkan konsep pembangunan maritim yang pernah ada sebelumnya. Konsep tersebut antara lain Sektor Kelautan pada GBHN 1993-1998, Konsep Benua Maritim Indonesia, dan Kebijakan Kelautan Indonesia. Inisiatif Baru Konsep Pembangunan Maritim yang dihasilkan oleh berbagai komunitas juga harus menjadi pertimbangan.

**GAMBAR 11**  
**PERUMUSAN AGENDA HALUAN PEMBANGUNAN MARITIM 2045**



Uraian berikut akan merinci penjelasan setiap strategi dan dan dilanjutkan dengan penjelasan agenda pembangunan untuk mendukung strategi dimaksud.

#### 4.2.1 Strategi Ekonomi: Pengembangan Potensi Ekonomi Maritim

Strategi ini dimaksudkan untuk mendukung tujuan menjadikan Indonesia Negara Maritim yang KUAT melalui pembangunan sarana-prasarana maritim, penguatan konektivitas maritim, pengelolaan sumberdaya perairan secara lestari dan pengembangan industri serta jasa maritim yang berdaya saing. Strategi ini dipilih dengan memperhatikan bahwa Indonesia merupakan kepulauan dan perairan Indonesia mengandung potensi ekonomi yang cukup tinggi.

Potensi ekonomi maritim Indonesia diketahui sangat melimpah yang apabila dikelola dan dikembangkan dengan baik dapat menjadi kekuatan ekonomi untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang kuat dan menyejahterakan rakyat. Persoalannya adalah masih adanya ketimpangan infrastruktur antar wilayah, menurunnya kesehatan dan produktivas perairan serta masih rendahnya nilai tambah produk barang dan jasa kemaritiman harus diselesaikan. Tantangannya adalah masih adanya disparitas, tingginya diversitas dan variabilitas serta rendahnya konektivitas antar wilayah dalam negara kepulauan, adanya degradasi lingkungan perairan dan masih rendahnya nilai tambah produk kemaritiman.

Strategi ini merupakan strategi ekonomi yang ditunjang dengan agenda pembangunan sebagai berikut.

**AP-01 Pengembangan Sarana Prasarana Maritim.** Agenda ini merupakan salah satu implementasi strategi ekonomi dalam pembangunan kemaritiman untuk menunjang sasaran pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya. Upaya ini diharapkan dapat membantu mengurangi persoalan disparitas ekonomi dan kesenjangan kesejahteraan antar kawasan dan antar pulau yang masih terjadi. Kebijakan utama terkait agenda ini adalah:



**KS-01 Percepatan pertumbuhan kawasan tertinggal** tanpa meninggalkan kawasan yang sudah maju, untuk mempercepat pemerataan ekonomi dan mengurangi kesenjangan kesejahteraan melalui pengembangan sarana pra sarana maritim yang maju secara seimbang dan merata serta pengembangan kawasan Bisnis/Usaha Kemaritiman.

**AP-02 Penguatan Konektivitas Maritim.** Agenda ini juga merupakan salah satu implementasi Strategi Ekonomi untuk menunjang sasaran pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya. Agenda ini juga dimaksudkan untuk menjawab persoalan disparitas ekonomi dan kesenjangan kesejahteraan antar pulau, antar wilayah. Kebijakan utama yang akan diambil untuk memperkuat agenda ini adalah:

**KS-02 Penguatan sistem transportasi maritim dan keandalan Jaringan digital dan Energi** guna mempercepat pemerataan ekonomi dan mengurangi kesenjangan kesejahteraan, dan mempererat persatuan dan kesatuan NKRI melalui penguatan sistem transportasi maritim dan penguatan jaringan digital dan jaringan energi.

**AP-03 Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan Perairan.** Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan Perairan merupakan agenda ke tiga yang mendukung strategi pengembangan potensi ekonomi maritim dan untuk menjamin pencapaian sasaran **terwujudnya perairan Indonesia yang bersih, sehat dan produktif** bagi kejayaan negara dan kesejahteraan rakyat secara berkelanjutan. Pengelolaan sumberdaya alam perairan harus dilaksanakan secara pruden dan berbasis pengetahuan agar fungsi lingkungan dan produktivitasnya tetap lestari. Untuk menjalankan Agenda ini dibangun 2 (dua) kebijakan strategis, yaitu:

**KS-03 Pengelolaan Sumberdaya Alam Perairan secara berkelanjutan** berbasiskan pengetahuan dengan dukungan teknologi yang ramah lingkungan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat, melalui pengelolaan ruang laut secara pruden serta eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya perairan secara bertanggung jawab;

**KS-04 Peningkatan Kualitas Lingkungan dan Kesehatan Perairan** guna menjaga kelestarian fungsi dan peran perairan bagi manusia dengan menangani persoalan sampah, limbah dan sedimentasi perairan serta melakukan konservasi sumberdaya alam dan lingkungan perairan.

**AP-04 Pengembangan Industri Maritim.** Ini merupakan agenda yang cukup penting dalam strategi **pengembangan potensi ekonomi maritim** karena perannya yang cukup strategis dalam mencapai sasaran **peningkatan produksi dan nilai tambah barang dan jasa kemaritiman**. Ini tentu saja pada gilirannya akan memberikan kontribusi yang tinggi dalam pertumbuhan ekonomi maritim. Kebijakan strategis yang diambil untuk mendukung agenda ini adalah:



**KS-05 Penguatan Industri Manufaktur Maritim** didukung teknologi maju dan SDM yang unggul guna meningkatkan daya saing industri nasional dan nilai tambah sumberdaya alam melalui pengembangan Industri peralatan dan sarana produksi serta industri pengolahan sumberdaya alam; dan

**KS-06 Pengembangan Jasa Maritim dan Industri Kreatif Kelautan** yang modern dan berdaya saing tinggi dengan dukungan SDM yang unggul, pengetahuan yang modern dan teknologi terkini.

#### **4.2.2 Strategi Politik: *Peningkatan Ketahanan Maritim.***

Strategi Peningkatan Ketahanan Maritim ini dimaksudkan untuk mendukung tujuan **menjadikan Indonesia Bangsa Bahari yang UNGGUL**. Peningkatan ketahanan maritim dipilih menjadi salah satu strategi dalam mewujudkan Indonesia menjadi pusat peradaban maritim dunia karena perannya yang sangat vital dalam menegaskan jati diri bangsa Indonesia sebagai Bangsa Bahari yang mandiri.

Bangsa Bahari yang mandiri adalah bangsa yang mampu mengelola dan mengamankan wilayah lautnya dengan atau tanpa keterlibatan negara lain. Kemandirian bangsa bahari ditandai dengan tingginya ketahanan maritim, yaitu **tingginya kemampuan untuk pulih dengan cepat dari kesulitan/permasalahan yang terjadi di perairan**. Untuk mengimplementasikan strategi ini dijalankan dengan 3 (tiga) agenda pembangunan, yaitu: Penguatan Hankam Maritim, Penegakan Kedaulatan Maritim, dan Penguatan Tatakelola Maritim.

Sebagai strategi politik, strategi ini ditunjang dengan agenda pembangunan sebagai berikut.

#### **AP-05 Penguatan Pertahanan, Keamanan dan Keselamatan Maritim.**

Penguatan pertahanan, keamanan dan keselamatan maritim merupakan salah satu agenda pelaksanaan *strategi meningkatkan ketahanan maritim* dan dalam rangka merealisasikan sasaran *terwujudnya kedaulatan maritim dalam arti luas*. Ini juga dimaksudkan untuk meningkatkan kemampuan negara dalam mengatasi setiap ancaman atas kedaulatan, gangguan keamanan, dan bencana yang terjadi di laut. Agenda ini merupakan upaya keras (*hard effort*) dalam menjaga eksistensi Indonesia sebagai negara yang berdaulat atas wilayah lautnya. Bentuk wilayah Indonesia sebagai kepulauan yang kaya akan sumberdaya alam dengan ribuan pulau dan terletak pada zona pertemuan 3 lempeng samudera mengakibatkan wilayah ini mengandung kerawanan atas berbagai ancaman. Oleh karena itu jawaban yang logis atas kondisi tersebut adalah dengan membangun kebijakan sebagai berikut.

**KS-07 Peningkatan kemampuan pertahanan, keamanan dan keselamatan maritim secara terintegrasi** dengan dukungan SDM yang handal, teknologi terkini, dan pengetahuan mutakhir secara efektif dan terukur melalui penguatan pertahanan dan keamanan maritim dan peningkatan keselamatan maritim.

**AP 06 Penguatan Diplomasi Maritim.** Penguatan Diplomasi Maritim merupakan salah satu agenda dalam rangka menjalankan strategi *peningkatan ketahanan maritim* dan sekaligus merealisasikan sasaran terwujudnya *kedaulatan maritim dalam arti luas* secara efektif dan terukur. Kedaulatan maritim selain melambangkan kemandirian juga merupakan syarat terbangunnya suatu negara maritim. Agenda ini dilaksanakan melalui kebijakan berikut:

**KS-08 Penguatan diplomasi secara efektif dan terukur**

Diplomasi maritim dilaksanakan dalam lingkup bilateral, regional, dan multilateral, Diplomasi maritim secara efektif dan terukur dilaksanakan di ZEE, Landas kontinen dan kawasan perbatasan maritim lainnya secara nyata.

**AP 07 Penguatan Tatakelola Maritim.** Agenda ini menjadi salah satu kunci keberhasilan manajemen dalam mencapai tujuan dan sasaran pembangunan kemaritiman. Agenda penguatan Tatakelola Maritim merupakan salah satu pelaksanaan strategi dalam rangka *meningkatkan ketahanan maritim* sekaligus merupakan tindakan nyata dalam mencapai sasaran terwujudnya penatakelolaan maritim yang baik (*good maritime governance*). Kebijakan yang strategis yang diambil untuk mendukung agenda ini adalah:

**KS-09 Penguatan Tatakelola Maritim** berbasis pengetahuan yang didukung data dan informasi mutakhir, kearifan tradisional serta manajemen modern melalui penguatan regulasi dan kelembagaan maritim dan pengembangan sistem observasi dan pengelolaan data kelautan.

**4.2.3 Strategi Budaya: Penguatan Daya Saing Bangsa.**

Strategi Penguatan Daya Saing Bangsa dimaksudkan untuk menjadikan Indonesia Bangsa Bahari yang MAJU melalui pemajuan budaya dan penguatan karakter serta pengembangan SDM dan Iptek Kemaritiman. Strategi ini dipilih dengan pertimbangan bahwa sumberdaya manusia adalah aset strategis dalam pembangunan kemaritiman.



Penguatan daya saing bangsa adalah strategi ke-3 dalam melaksanakan pembangunan nasional berbasis pengetahuan dan untuk mendukung tujuan menjadikan Indonesia Bangsa Bahari yang UNGGUL, utamanya dalam menjadikan bangsa yang maju. Kemajuan suatu bangsa sangat ditentukan oleh kualitas sumberdaya manusianya yang ditandai dengan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi, karakter yang kuat yang menjunjung tinggi budaya.

Strategi ini adalah strategi budaya yang akan ditunjang dengan agenda pembangunan sebagai berikut.

**AP 08 Pemajuan Budaya dan Karakter Bangsa Bahari.** Agenda ini merupakan salah satu pelaksanaan strategi untuk **peningkatan daya saing bangsa** guna menjadikan Indonesia Bangsa Bahari yang UNGGUL. Agenda ini juga merupakan jawaban dalam bentuk aksi nyata untuk mencapai sasaran terwujudnya **masyarakat maritim Indonesia yang inovatif dan berkarakter kuat**. Kebijakan dalam menjalankan agenda ini adalah:

**KS-10 Penguatan Karakter Bangsa berbasis Budaya Nusantara dengan pendekatan kekinian**, diarahkan untuk membangun karakter sebagai kompetensi lunak (*soft competency*) yang akan menjadi modal dasar bagi pelaksanaan pembangunan kemaritiman menuju terwujudnya bangsa yang berdaya saing, dilaksanakan secara selaras dan terpadu melalui pengembangan literasi, pemajuan budaya bahari dan pengembangan karakter bangsa bahari.

**AP 09 Pengembangan Iptek dan SDM Maritim.** Agenda Pengembangan Iptek dan SDM Maritim menjalankan strategi **peningkatan daya saing bangsa** untuk menjadikan Indonesia Bangsa Bahari yang UNGGUL. Agenda ini juga merupakan jawaban dalam bentuk aksi nyata dalam mewujudkan sasaran terwujudnya **masyarakat maritim Indonesia yang inovatif dan berkarakter kuat**. Pokok kebijakan dalam hal ini adalah:

**KS-11 Pengembangan SDM Maritim selaras dengan Pemajuan Iptek Kelautan** sebagai basis pemajuan budaya maritim yang dibangun melalui Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan Kemaritiman, Pengembangan Iptek Kelautan dan Penguatan Sistem Inovasi Maritim sehingga terjadi keselarasan antara kemajuan iptek kelautan, kompetensi SDM Maritim dan perkembangan peradaban maritim.

Hugungan antara misi, 3 (tiga) strategi dan 9 (Sembilan) agenda pembangunan secara diagramatis diperlihatkan oleh gambar berikut.



**GAMBAR 12**  
**AGENDA PEMBANGUNAN MARITIM 2045**



### 4.3 Program Strategis

Sembilan Agenda Pembangunan Kemaritiman sebagaimana diuraikan dalam subab di atas direncanakan melalui 11 (sebelas) kebijakan strategis (KS-01 s.d. KS-11) yang tepat. Selanjutnya ke-11 kebijakan itu diimplementasikan dengan 25 (duapuluh lima) Program Strategis yang menunjang. Ke-25 program strategi itu harus diisi dengan kegiatan pembangunan yang selaras dan bersinergi dalam mewujudkan tujuan dan sasaran pembangunan maritim yang ditargetkan.

Berikut adalah 25 Program Strategis sebagai implementasi dari 11 Kebijakan Strategis dalam rangka menjalankan 9 Agenda Pembangunan Maritim 2045:

**PS-1 Pembangunan Infrastruktur Dasar Maritim.** Pembangunan Infrastruktur Dasar Maritim yang maju harus dilaksanakan secara seimbang dan merata dalam konteks negara kepulauan. Untuk mempercepat pemerataan ekonomi dan berkurangnya kesenjangan sosial, kebijakan mendahulukan Kawasan yang tertinggal tanpa meninggalkan Kawasan yang maju harus diambil, dengan mempertimbangkan potensi dan masalah khas masing-masing Kawasan. Oleh karena itu prioritas pembangunan infrastruktur dasar maritim dalam skema APBN maupun investasi harus di arahkan ke Indonesia Timur, Kawasan perbatasan maritim, dan Kawasan lain yang belum banyak tersentuh pembangunan dalam bentuk infrastruktur ekonomi, infrastruktur lingkungan, infrastruktur sosial, infrastruktur keselamatan dan lain-lain.

**PS-2 Pembangunan Kawasan Bisnis Maritim.** Program Pembangunan Kawasan Bisnis Maritim ini dimaksudkan untuk mempercepat pemerataan ekonomi dan mengurangi kesenjangan kesejahteraan antar Kawasan. Upaya ini dilaksanakan melalui pengembangan pusat-pusat pertumbuhan dengan

mempertimbangkan aspek geografi negara kepulauan, karakteristik spesifik dan komoditas unggulan maritim setempat, dalam bentuk pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus, Kawasan Industri Khusus, Kawasan Pariwisata dan bentuk-bentuk kawasan perusahaan maritim lainnya.

**PS-3 Peningkatan sistem transportasi antar pulau antar Kawasan.**

Program ini dilaksanakan dengan membangun sistem transportasi terpadu dan sistem logistik maritim yang handal guna peningkatan keterhubungan antar pulau antar kawasan sehingga terwujud percepatan arus barang dan orang dengan biaya yang relatif murah. Program ini dapat didukung dengan kegiatan yang berorientasi pada percepatan arus barang dan orang dengan biaya terjangkau melalui pengembangan sarana-prasarana transportasi maritim seperti pelabuhan laut, bandara di pulau-pulau kecil, pengembangan armada niaga, pengembangan pelayaran rakyat, terowongan dan jembatan antar pulau, dan dengan pembangunan alur pelayaran serta sarana-prasarana keselamatan navigasi.

**PS-4 Peningkatan Jaringan Digital dan Jaringan Energi antar pulau.**

Program ini dilaksanakan melalui pengembangan jaringan telekomunikasi data dan informasi dengan teknologi satelit maupun kabel bawah laut dan membangun jaringan energi dalam bentuk kabel dan pipa dasar laut antar pulau. Terwujudnya konektivitas digitas dan jaringan energi antar pulau yang handal ini dapat menjamin persamaan hak akses atas data, informasi dan energi yang dampaknya dapat meningkatkan persatuan dan kesatuan dalam kerangka NKRI.

**PS-5 Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir. Pengelolaan Ruang Laut dan**

**pesisir** dilaksanakan secara terpadu dengan memperhatikan kelestarian fungsi lingkungan dan kearifan lokal sesuai karakteristik lingkungan dan potensi ekonomi maritim setempat berdasarkan data dan pengetahuan ilmiah terbaik. Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir harus dilakukan secara pruden dengan mengacu pada prinsip tatakelola yang baik berbasis pengetahuan. Dalam rangka pengelolaan ruang pesisir dan laut antara lain dilakukan melalui kegiatan zonasi wilayah pesisir, zonasi wilayah laut dan zonasi pulau-pulau kecil, pengelolaan kawasan perikanan, penataan sarana prasarana lepas pantai dan dasar laut, dan lain-lain.

**PS-6 Eksplorasi dan eksploitasi sumber daya perairan.**

Eksplorasi dan eksplotasi sumberdaya hayati harus dilaksanakan secara bertanggungjawab dengan pendekatan ilmiah (*sciences based exploitation*) serta mempertimbangkan daya dukung lingkungan (*environmental carrying capacity*). Sedangkan eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya perairan lainnya harus dilaksanakan dengan meminimalkan dampak pada lingkungan perairan. Program ini meliputi kegiatan eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya ikan dan budidaya perairan (aqua-culture), eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya mineral, migas dan energi, serta eksplorasi dan eksploitasi sumberdaya perairan lainnya baik yang konvensional maupun non konvensional.

- PS-7 Penanganan Polusi Perairan.** Penanganan Polusi Perairan akibat limbah, sampah dan sedimentasi harus dilakukan dari Kawasan hulu Daerah Aliran Sungai (DAS), kawasan industri, kawasan pertanian, Kawasan perkebunan dan kawasan pemukiman. Program ini meliputi kegiatan pengelolaan sampah organik dan sampah an-organik, pengelolaan limbah kimia fisika maupun biologi, serta pengendalian erosi melalui pendekatan budaya berbasis komunitas serta dengan dukungan ilmu pengetahuan dan teknologi.
- PS-8 Konservasi Sumberdaya Alam dan Lingkungan Perairan.** yaitu inisiatif strategis dalam rangka menjaga kelestarian sumberdaya alam, memperbaiki kualitas dan mengembalikan produktivitas lingkungan hidup melalui upaya-upaya berbasis komunitas dengan pendekatan budaya dan berbasiskan pengetahuan serta kearifan lokal. Kegiatan proteksi bagi spesies langka/terancam punah (endanger species), konservasi SDAL yang memiliki peran penting, rehabilitasi untuk lingkungan untuk SDAL yang mengalami degradasi dan/atau penurunan fungsi social, ekologi dan ekonomi.
- PS-9 Pengembangan Industri peralatan dan sarana produksi kemaritiman.** Program ini berorientasi pada pembuatan sarana produksi, transportasi, dan pengolahan beserta peralatan penunjangnya, termasuk industri perkapalan dan penerbangan. Program ini strategis untuk peningkatan daya saing sehingga harus diberi prioritas yang tinggi, termasuk kebijakan penggunaan teknologi kecerdasan buatan dalam sistem produksi. Selain untuk pemenuhan kebutuhan sendiri juga untuk ekspor dan mengurangi kebergantungan pada impor.
- PS-10 Pengembangan Industri Pengolahan Sumber Daya Alam.** Program ini dimaksudkan guna meningkatkan nilai tambah sumberdaya alam melalui hilirisasi mineral dan migas, industri pengolahan ikan dan industri pengolahan sumberdaya alam lainnya, termasuk pengembangan energi baru dan terbarukan dari laut dalam rangka diversifikasi dan meningkatkan ketahanan energi







**PS-11 Pengembangan Jasa Maritim.** Program ini dimaksudkan untuk membangun jasa yang maju dan berbasis teknologi informasi dan komunikasi (TIK), termasuk penggunaan kecerdasan buatan serta penyediaan data dan informasi yang *up to date* dalam memberikan pelayanan jasa di bidang kemaritiman. Program ini meliputi pengembangan jasa pelayaran dan logistik, jasa navigasi, jasa perjalanan, dan bentuk jasa maritim lainnya.

**PS-12 Pengembangan Industri Kreatif dan IMKM Maritim.** Program ini dimaksudkan untuk mendorong tumbuh dan berkembangnya Industri berbasis kreatif dan Industri menengah, kecil serta mikro yang berorientasi pada bidang kemaritiman, baik dengan atau tanpa bermitra dengan industri besar. Pengembangan industri ini mempertimbangkan aspek geografis Indonesia sebagai negara kepulauan dan dukungan iptek untuk inovasi.

**PS-13 Penguatan Pertahanan dan Keamanan Maritim (*Maritime Defense & Security*).** Pertahanan dan Keamanan merupakan upaya keras (*hard effort*) dengan tindakan nyata dan tegas di lapangan dalam upaya penegakan kedaulatan maritim, melalui peningkatan system pertahanan laut, keamanan maritim dan upaya penegakan hukum di laut. Dukungan SDM, Iptek dan manajemen moderen diperlukan di sini. Dalam menjalankan inisiatif strategi ini komponen pemerintah (TNI, POLRI, Kejaksaan) menjadi komponen utama didukung oleh unsur pemerintah lainnya dan kelompok masyarakat seperti nelayan dan pelaut tradisional sebagai komponen penunjang dalam satu system pertahanan maritim terpadu.

**PS-14 Peningkatan Keselamatan Maritim (*Maritime Safety*).** Program ini untuk mengurangi resiko jatuhnya korban dan kerugian materi yang lebih besar atas terjadinya suatu bencana, baik bencana alam maupun bencana industri, dan kecelakaan yang terjadi di laut dengan memperkuat perlindungan terhadap manusia dan lingkungan melalui aktivitas SAR Maritim dan pengendalian bencana maritim. BASARNAS, Bakamla dan BNPB dalam hal ini berada di garis depan didukung unsur pemerintah lainnya dan komponen-komponen masyarakat lainnya.

**PS-15 Penguatan Diplomasi Maritim.** Program ini merupakan upaya lunak (*soft effort*) dalam penegakan kedaulatan maritim, yang antara lain melalui peningkatan keterwakilan Indonesia di organisasi internasional, peran aktif dalam forum-forum kemaritiman global untuk menyukseskan inisiatif-inisiatif strategis Indonesia bagi kepentingan nasional dan kemaritiman dunia, memimpin forum kemaritiman dunia, hosting organisasi internasional dan sebagainya ;

**PS-16 Penguasaan wilayah laut secara efektif.** Ini adalah program rangka menegakkan kedaulatan secara efektif dengan meningkatkan kegiatan nyata di ZEE, pulau terluar dan kawasan perbatasan maritim dalam bentuk eksplorasi dan eksploitasi laut, ekspedisi laut, pemanfaatan pulau kecil terluar, patroli keamanan dan kegiatan lainnya sebagai bentuk penguasaan perairan secara efektif (*effective occupation*) dan terukur.

**PS-17 Penguatan regulasi dan kelembagaan maritim.** Regulasi dan kelembagaan yang tepat merupakan kunci sukses penatakelolaan yang baik di bidang kemaritiman. Hal ini disebabkan karena pengelolaan kemaritiman memiliki variabel yang jauh lebih banyak dan lebih menantang di dibandingkan pengelolaan terestrial. Penguatan regulasi diupayakan dengan menerbitkan regulasi yang sederhana namun lengkap dan minimal tumpangtindih. Sedangkan penguatan kelembagaan maritim diupayakan dengan menata kelembagaan kemaritiman menjadi lebih efisien, efektif dan saling bersinergi sehingga terbentuk sistem tatakelola maritim yang baik.



### **PS-18 Pengembangan Sistem Observasi dan Pengelolaan Data Kelautan.**

Tatakelola maritim yang baik harus berbasis pada pengetahuan yang didukung dengan data terkini. Untuk memenuhi hal tersebut dalam negara keulauan perlu dikembangkan sistem observasi laut, pesisir, dan perairan pedalaman, sistem observasi sumberdaya perairan, dan sistem observasi kebencanaan maritim. Data dan informasi ilmiah kelautan dan kemaritiman yang diperoleh seyogyanya dikelola dalam suatu pusat data kelautan nasional secara terpadu dan terbaru secara menerus (*updated continuously*) yang mudah diakses (*accessible*).

**PS-19 Pengembangan Sistem Tatakelola Maritim.** Sistem tatakelola maritim yang baik adalah system tatakelola yang modern dan berbasiskan pengetahuan serta didukung dengan teknologi terkini dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi, termasuk penyediaan sarana prasarana pengelolaan dan dukungan kelembagaan. Sebagai negara kepulauan yang besar Indonesia perlu memiliki tatakelola yang handal, sekurangnya meliputi tatakelola peisir (*coastal governance*), tatakelola pulau-pulau kecil (*small island governance*), tatakelola laut (*ocean governance*) da tata Kelola perairan pedalaman (*inland water governance*).

**PS-20 Pengembangan Literasi Maritim.** Program ini dimaksudkan untuk meningkatkan pengetahuan dan pemahaman masyarakat tentang kemaritiman dengan memperbanyak sumber pembelajaran di bidang kemaritiman. Sumber belajar dalam bentuk naskah, cerita, film, seni dan karya literasi lainnya dapat diangkat dari kearifan lokal dan pengetahuan tradisional hingga pengetahuan modern tentang kemaritiman. Pembentukan pusat-pusat pembelajaran kemaritiman dalam bentuk perpustakaan, termasuk perpustakaan digital, taman bacaan, dan kelompok pembaca menjadi bagian penting pengembangan literasi maritim. Pembelajaran kemaritiman juga dilakukan dengan memberikan muatan kemaritiman dalam kurikulum sekolah, melalui penyuluhan dan tele edukasi (belajar jarak jauh), melalui program penyiaran radio, televisi, maupun *online*.





**PS-21 Pemajuan Budaya Bahari.** Pemajuan Budaya Bahari sebagai wujud hasil olah pikir, olah jiwa dan olah rasa dalam bentuk karya cipta, yang berupa kesenian, kesusasteraan, falsafah, pengetahuan dan teknologi, merupakan langkah penting dalam membangun peradaban maritim nusantara. Ekosistem penciptaan dan pembaruan yang kondusif bagi pemajuan budaya harus diwujudkan melalui sanggar seni, padepokan budaya, lembaga pendidikan, dan sentra teknologi. Acara budaya bahari seperti pameran, pagelaran, dan perlombaan pada tingkat nasional maupun lokal diperbanyak frekuensi penyelenggaraannya untuk mengukur kemajuan budaya bahari.

**PS-22 Pengembangan Karakter Bangsa Bahari.** Salah satu aspek penting pembangunan manusia adalah pembangunan karakter. Karakter Bangsa Bahari adalah warisan nenek moyang bangsa Indonesia yang terbukti tangguh dan mampu meraih kejayaan nusantara pada eranya. Karakter bangsa bahari merupakan kompetensi lunak (*soft competence*) yang harus dimiliki sehingga masyarakat Indonesia mempunyai sikap, mental dan perilaku yang kuat berbasiskan Budaya Nusantara. Pengembangan Karakter Bangsa Bahari ini diupayakan melalui kegiatan diklat maritim, *out bond* laut, ekspedisi laut, Kuliah Kerja Nyata bertema bahari, pramuka saka bahari, dan kegiatan lainnya yang berorientasi pada pembentukan karakter bangsa bahari yang unggul. Gerakan nasional revolusi mental dapat menjadi ujung tombak pengembangan karakter bangsa bahari.

**PS-23 Pengembangan Pendidikan dan Pelatihan Kemaritiman.** Mengembangkan Kapasitas SDM Maritim dengan membekali pengetahuan dan ketrampilan maritim yang cukup di bidang kemaritiman yang berorientasi pada perkembangan iptek kelautan terkini. Upaya ini dilakukan pada semua jenjang pendidikan dan pelatihan, termasuk diklat vokasi berbasis kompetensi dengan membuka dan mengembangkan program studi kelautan, program pendidikan kejuruan/vokasi kemaritiman, diklat berorientasi sertifikasi kemaritiman.

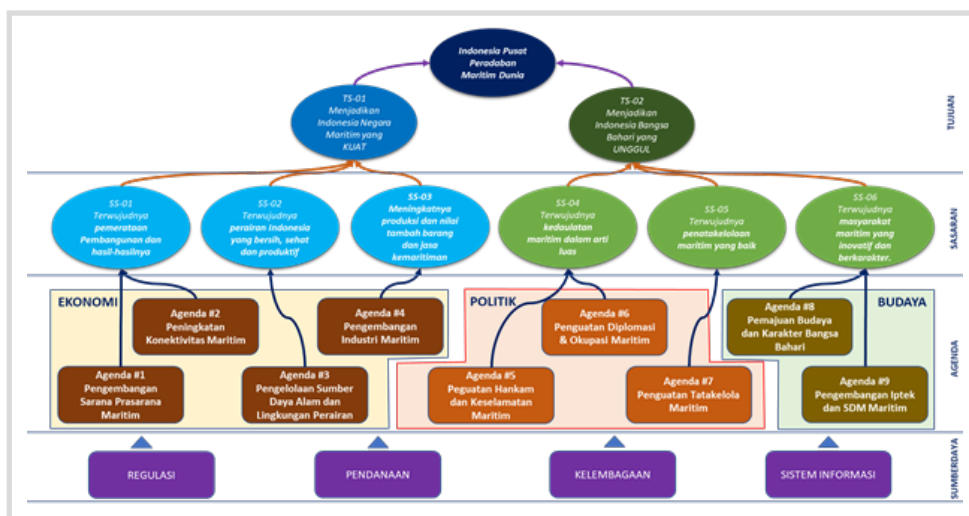
**PS-24 Pengembangan Iptek Kelautan.** Program ini diarahkan untuk mendorong penemuan (*discovery*) ilmiah dan penciptaan (*invention*) teknologi baru di bidang kelautan melalui penyelenggaraan riset ilmiah dan pengembangan teknologi kelautan. Penyelenggaraan riset ilmiah kelautan ditujukan untuk mengungkap fenomena alam, potensi dan keanekaragaman sumberdaya alam dan lingkungan perairan, dan menemukan pengetahuan baru. Pengembangan iptek kelautan yang berorientasi untuk mendukung riset dan eksplorasi sumberdaya alam dan lingkungan perairan, pemanfaatan sumberdaya alam dan lingkungan perairan secara bijak, dan pelestarian sumberdaya alam dan lingkungan.

**PS-25 Penguatan Sistem Inovasi Maritim.** Pengembangan sistem inovasi maritim dilakukan dengan menyinergikan kegiatan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang menghasilkan invensi dan penerapan hasil invensi untuk pengembangan bisnis kemaritiman, termasuk industri dan jasa. Inovasi ini juga merupakan upaya untuk meningkatkan produktivitas masyarakat dan UMKM menggunakan pendekatan iptek, budaya, manajemen dan sumber inovasi lainnya. Upaya ini dilakukan melalui kegiatan penyuluhan, inkubasi bisnis maritim, pengembangan *marine techno park*, dan lain-lain

#### 4.4 Peta Strategi Pembangunan Maritim 2045

Arah pembangunan menggambarkan kondisi masa depan yang diharapkan terjadi atau terwujud. Ini dinyatakan dalam pernyataan visi, tujuan dan sasaran sebagaimana di bahas dalam bab 3. Sedangkan strategi pembangunan merinci rencana tindak dalam menuju arah pembangunan, dinyatakan dalam rumusan misi, strategi dan agenda pembangunan. Dalam dokumen ini Agenda pembangunan di dukung kebijakan dan sejumlah inisiatif strategis

**GAMBAR 13**  
**PETA STRATEGIS HALUAN MARITIM 2045**



Gambar di atas mengilustrasikan hubungan antara visi, tujuan, dan sasaran dengan agenda pembangunan sebagaimana tersebut di atas, dalam peta strategis yang menggambarkan hubungan kausal di antaranya.

Tabel berikut memperlihatkan hubungan antara sasaran strategis dengan agenda pembangunan, arah kebijakan dan berbagai inisiatif strategis yang akan mengarahkan program dan kegiatan pembangunan kemaritiman

**TABEL 2A**  
**AGENDA, ARAH KEBIJAKAN, DAN INISIATIF STRATEGIS PEMBANGUNAN KEMARITIMAN**  
**DALAM KONTEKS TUJUAN KENEGARAAN**

SASARAN STRATEGIS	AGENDA PEMBANGUNAN	ARAH KEBIJAKAN	INISIATIF STRATEGIS
<b>SS-01</b> Terwujudnya pemerataan Pembangunan dan hasil-hasilnya	1. Pengembangan Sarana Prasarana maritim	1. Percepatan Pertumbuhan Kawasan Tertinggal	1. Pembangunan Infrastruktur Dasar Maritim
	2. Penguatan Konektivitas Maritim		2. Penguatan sistem transportasi, konektivitas digital dan jaringan energi
		3. Peningkatan sistem transportasi antar pulau antar kawasan	
		4. Peningkatan Konektivitas Digital dan Jaringan Energi antar pulau	
<b>SS-02</b> Terwujudnya perairan Indonesia yang bersih, sehat dan produktif	3. Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan Perairan	3. Pengelolaan Sumber Daya Alam dilaksanakan secara Berkelanjutan	5. Pengelolaan Ruang Laut dan Pesisir
		4 Peningkatan Kualitas Lingkungan dan Kesehatan Perairan	6. Eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam
			7. Penanganan Limbah dan Sampah Perairan
			8. Konservasi Sumberdaya Alam dan Lingkungan Perairan
<b>SS-03</b> Meningkatkan produksi dan nilai tambah barang dan jasa kemaritiman	4. Pengembangan Industri Maritim	5 Pembangunan Industri Manufaktur Maritim	9. Pengembangan Industri peralatan dan sarana produksi
			10. Pengembangan Industri Pengolahan SDA
	6 Pengembangan Jasa dan IMKM Maritim	11. Pengembangan Industri Jasa Maritim	
		12. Pengembangan Industri Kreatif dan IMKM Maritim	



**TABEL 2B**  
**AGENDA, ARAH KEBIJAKAN, DAN INISIATIF STRATEGIS PEMBANGUNAN KEMARITIMAN**  
**DALAM KONTEKS TUJUAN KEBANGSAAN**

SASARAN STRATEGIS	AGENDA PEMBANGUNAN	ARAH KEBIJAKAN	INISIATIF STRATEGIS
<b>SS-04</b> Terwujudnya kedaulatan maritim dalam arti luas	5. Penguatan Hankam dan Keselamatan Maritim	7 Peningkatan Hankam dan keselamatan maritim secara terintegrasi	13. Penguatan Pertahanan dan Keamanan Maritim
			14. Peningkatan Keselamatan Maritim
	6. Penguatan Diplomasi & Okupasi Maritim	8 Penguatan Diplomasi Okupasi Maritim secara efektif dan terukur	15. Penguatan Diplomasi Maritim
			16. Okupasi Maritim secara efektif
<b>SS-05</b> Terwujudnya penatakelolaan maritim yang baik	7. Penguatan Tata kelola Maritim	9 Penguatan tata kelola maritim berbasis Pengetahuan	17. Penguatan regulasi dan Kelembagaan Maritim
			18. Pengembangan Sistem Observasi dan Pengelolaan Data Kelautan
			19. Pengembangan Sistem Tata kelola Maritim
<b>SS-06</b> Terwujudnya masyarakat maritim yang inovatif dan berkarakter	8. Pemajuan Budaya dan Karakter Bangsa Bahari	10 Penguatan Karakter Bangsa berbasis Budaya Nusantara	20. Pengembangan Literasi Maritim
			21. Pemajuan Budaya Bahari
			22. Pengembangan Karakter Bangsa Bahari
	9. Pengembangan Iptek dan SDM Maritim	11 Pengembangan SDM Maritim selaras dengan Pemajuan Iptek Kelautan	23. Pengembangan Pendidikan dan Pelatihan Kemaritiman
			24. Pengembangan Iptek Kelautan
		25. Penguatan Sistem Inovasi Maritim	

TABEL 3  
INDIKATOR KINERJA TUJUAN KENEGARAAN

TUJUAN DAN INDIKATOR TUJUAN	SASARAN DAN INDIKATOR SASARAN	AGENDA/PROGRAM KERJA	INDIKATOR AGENDA/ PROGRAM
<p><b>TS-01 :</b> <b>Menjadikan Indonesia Negara Maritim yang KUAT</b>, yaitu Negara dengan struktur ekonomi maritim yang kokoh, <b>yang tumbuh pesat dengan adil, merata dan berkelanjutan</b>, sebagai penopang perekonomian nasional:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PDB Maritim (<i>share, green PDB</i>)</li> <li>• Indeks Rasio Gini</li> </ul>	<p><b>SS-01 :</b> <b>Terwujudnya pemerataan Pembangunan dan hasil-hasilnya</b>, dengan indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disparitas Ekonomi antar Kawasan (<i>Varian Green PDRB</i>)</li> <li>• Indeks Kinerja Logistik</li> </ul>	<p><b>AP-01</b> <b>Pengembangan Sarana Prasarana Maritim</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeks Disparitas Pembangunan Maritim (Investasi, Sarpras Maritim)</li> <li>• Indeks Daya Saing Infrastruktur Kemaritiman</li> </ul>
	<p><b>SS-02 :</b> <b>Terwujudnya perairan Indonesia yang bersih, sehat dan produktif</b>, dengan indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeks Kesehatan Laut Indonesia</li> </ul>	<p><b>AP-02</b> <b>Peningkatan Konektivitas Maritim</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % Biaya Logistik Terhadap PDB</li> <li>• <i>Dwelling Time</i> Nasional</li> </ul>
	<p><b>SS-03 :</b> <b>Meningkatnya produksi dan nilai tambah barang dan jasa kemaritiman</b>, dengan indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nilai Tambah Barang dan Jasa</li> </ul>	<p><b>AP-03</b> <b>Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan Perairan</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Produktivitas Perairan</li> <li>• Indeks Kualitas Lingkungan Hidup (Air)</li> </ul>
<p><b>TS-02:</b> <b>Menjadikan Indonesia Bangsa Bahari yang UNGGUL</b>, yaitu Bangsa yang berdaya saing tinggi, yang berdaulat dan mandiri dalam mengelola potensi maritim, didukung SDM yang maju, inovatif serta berkarakter nusantara.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeks Daya Saing Global</li> <li>• Indeks Kedaulatan Maritim</li> </ul>	<p><b>SS-04 :</b> <b>Terwujudnya kedaulatan maritim dalam arti luas</b>, dengan indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeks Ketahanan Maritim</li> <li>• Maritime Leadership Index</li> </ul>	<p><b>AP-04</b> <b>Pengembangan Industri Maritim</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neraca Ekspor/Impor</li> <li>• Indeks Daya Saing Industri</li> </ul>
	<p><b>SS-05 :</b> <b>Terwujudnya penatakelolaan maritim yang baik</b> (<i>good maritime governance</i>), dengan indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeks Tata Kelola Maritim</li> </ul>	<p><b>AP-05</b> <b>Penguatan Pertahanan, Keamanan &amp; Keselamatan Maritim</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeks Hankam Laut</li> <li>• Indeks Keselamatan Maritim</li> </ul>
	<p><b>SS-06 :</b> Terwujudnya <b>masyarakat maritim yang inovatif dan berkarakter kuat</b>, dengan indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeks Pembangunan Manusia (Maritim)</li> </ul>	<p><b>AP-06</b> <b>Penguatan Diplomasi &amp; Okupasi Maritim</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeks Diplomasi Maritim</li> <li>• Efektivitas Penguasaan Wilayah Laut</li> </ul>
		<p><b>AP-07</b> <b>Penguatan Tatakelola Maritim</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeks Tata kelola Laut</li> <li>• Indeks Tata kelola Pesisir &amp; Pulau Kecil</li> </ul>
		<p><b>AP-08</b> <b>Pemajuan Budaya dan Karakter Bangsa Bahari</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indeks Pembangunan Karakter Bahari</li> <li>• Indeks Literasi (Maritim)</li> </ul>
		<p><b>AP-09</b> <b>Pengembangan Iptek dan SDM Maritim</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tingkat Kompetensi SDM (Maritim)</li> <li>• <i>Marine Science Technology Index</i></li> </ul>

# STRATEGI IMPLEMENTASI PEMBANGUNAN MARITIM 2045

Pembangunan Maritim 2045 memiliki jangka waktu berlaku selama 20 (dua puluh) tahun, mulai Tahun 2025 sampai dengan Tahun 2045. Pelaksanaan pembangunan Maritim 2045 dilakukan secara bertahap, masing-masing tahap berjangka waktu 5 (lima) tahun dengan fokus dan tema berbeda. Pada tahun terakhir setiap tahapan pembangunan lima tahun, dilakukan evaluasi capaian pembangunan yang telah berlangsung selama 5 (lima) tahun terakhir dan menyusun rencana pembangunan untuk periode 5 (lima) tahun berikutnya. Setiap tahapan pembangunan lima tahun juga memiliki kegiatan prioritas guna mendukung fokus dan tema yang ditetapkan.

## 5.1 Kerangka Logis Pembangunan Maritim 2045

Pelaksanaan pembangunan Maritim 2045 menggunakan kerangka logis (*logical framework*) dengan 2 (dua) komponen utama, yaitu Fondasi Kebangsaan dan Pilar Ekonomi untuk mencapai tujuan pembangunan Maritim 2045 sebagaimana gambar berikut.

GAMBAR 14  
KERANGKA LOGIS PEMBANGUNAN MARITIM 2045







Fondasi kebangsaan menjadi modal dasar bagi terselenggaranya pembangunan Maritim 2045, mencakup: kedaulatan maritim yang tegak dalam arti luas; takelola maritim yang baik, berbasis pengetahuan; dan budaya bahari yang maju. Sementara itu 3 (tiga) Pilar Ekonomi Maritim meliputi: infra struktur dan konektivitas maritim yang handal, yang merata dan berkeadilan; sumberdaya alam dan lingkungan perairan yang dikelola secara berkelanjutan (*sustainable management*); dan industri dan jasa maritim yang maju untuk mendorong pertumbuhan ekonomi (*economic growths*) dengan meningkatkan produksi dan nilai tambah barang dan jasa. Secara garis besar, pilar ekonomi yang kuat ditegakkan di atas landasan kebangsaan yang kokoh.

## 5.2 Tahapan Pembangunan Maritim 2045

### 5.2.1 Periode 2025-2029: Penguatan Ekonomi Maritim

Pembangunan maritim jangka menengah 2025-2029 diarahkan untuk mengembangkan Indonesia sebagai negara maritim yang KUAT yang ditandai dengan berkembangnya perekonomian nasional menjadi 10 besar kekuatan ekonomi dunia, yang didukung oleh ekonomi maritim yang tumbuh pesat dengan prinsip adil, merata, dan lestari (*equity, equality, and sustainability*) sebagai pendorong utama. Kegiatan ekonomi yang akan menjadi perhatian utama adalah kegiatan ekonomi yang terjadi di perairan, yang mengolah bahan atau material dari perairan dan menghasilkan barang dan jasa untuk digunakan dalam pengelolaan perairan.

Pembangunan infrastruktur dipacu guna menciptakan keseimbangan ekonomi dan mengurangi disparitas antar kawasan. Untuk itu fokus kebijakan pembangunannya adalah:

- a. pembangunan infrastruktur lebih difokuskan pada infrastruktur dasar kepulauan, infrastruktur konektivitas dan transportasi, dan pengembangan sentra-sentra pertumbuhan ekonomi di daerah;

- b. pengembangan Industri maritim, baik industri manufaktur maupun industri pengolahan, diarahkan untuk meningkatkan kemandirian dalam pengelolaan kemaritiman dan mendongkrak nilai tambah barang dan jasa;
- c. pengembangan Jasa maritim diarahkan untuk meningkatkan daya saingnya agar mampu berkompetisi secara global dan menjadi tuan rumah di negeri sendiri; dan
- d. pengelolaan sumberdaya alam dan lingkungan perairan harus dilakukan secara bertanggungjawab agar memberi manfaat secara berkelanjutan untuk mendukung perekonomian negara dan peningkatan kesejahteraan rakyat.

Dalam periode ini strategi ekonomi, yaitu pengembangan potensi ekonomi maritim menjadi strategi utama, didukung dengan:

- a. strategi politik, yaitu penguatan ketahanan maritim melalui penegakan kedaulatan, khususnya diplomasi maritim dan kemanan dan penegakan hukum di laut serta penguatan tatakelola laut (*ocean governance*) untuk mengembangkan tatakelola laut yang efektif dan sinergitas tinggi; dan
- b. strategi budaya, yaitu peningkatan daya saing bangsa melalui pengembangan Iptek Kelautan dan pembangunan SDM yang selaras dengan kemajuan Iptek Kelautan

### 5.2.2 Periode 2030-2034 : Peningkatan Daya Saing Bangsa

Pembangunan maritim jangka menengah 2030-2034 diarahkan untuk **membawa Indonesia menjadi bangsa bahari yang MAJU dan berdaya saing**. Dukungan sumberdaya manusia dan Iptek diperkuat untuk memperkokoh industri maritim dan kegiatan pengelolaan sumberdaya alam dan lingkungan. Pembangunan infrastruktur berdimensi negara kepulauan juga dilanjutkan. Dengan demikian kontribusi ekonomi maritim akan semakin besar dalam perekonomian nasional.



Bangsa Bahari yang maju dan berdaya saing didukung oleh sumberdaya manusia yang menguasai iptek, mempunyai karakter yang baik dan menjunjung tinggi budaya nusantara sehingga akan lahir generasi yang inovatif, produktif dan berbudi pekerti. Untuk menciptakan pertumbuhan yang tinggi dan daya saing industri dan jasa maritim yang kuat, pemerintah mendorong kegiatan riset dan pengembangan iptek kelautan. Khususnya untuk memahami perairan, memanfaatkan perairan secara bijak dan memelihara kelestarian fungsi dan produktivitas perairan. Pemerintah juga mendorong kegiatan invensi teknologi dan menumbuhkan inovasi masyarakat yang berbasis teknologi, pemasaran, budaya, dan basis lainnya.

Penegakan kedaulatan diperkuat untuk meningkatkan keamanan dan penegakan hukum, serta penguasaan wilayah secara efektif (*effective occupation*), khususnya di wilayah ZEE, landas kontinen dan wilayah perbatasan lainnya. Bersamaan dengan itu tatakelola laut (*ocean governance*) terus dikembangkan menuju tatakelola yang efektif, efisien dan sinergitas tinggi.

### **5.2.3 Periode 2035-2039 : Peningkatan Kemandirian Bangsa**

Pembangunan maritim jangka menengah 2035-2039 diarahkan untuk mempercepat Indonesia menjadi Bangsa Bahari yang mandiri. Yaitu Bangsa Bahari yang memiliki kemampuan mengelola perairan dan sumberdaya yang terkandung didalamnya dengan atau tanpa bantuan pihak lain. Ini akan menjadi fondasi yang kokoh untuk terwujudnya negara maritim yang kuat dan bangsa bahari yang maju. Pembangunan Infrastruktur maritim, industri maritim dan pengelolaan sumberdaya secara bertanggung jawab terus dilanjutkan. Pengembangan sumberdaya manusia dan iptek kelautan diperkuat. Untuk melengkapi hal itu maka penegakan kedaulatan secara luas dan penguatan tatakelola laut ditingkatkan.

Menegakkan kedaulatan secara luas diupayakan dengan pendekatan keras (*hard approach*) maupun pendekatan secara lunak (*soft approach*). Pendekatan keras dalam menegakkan kedaulatan diupayakan melalui intensifikasi patroli keamanan dan penegakan hukum di laut, serta dengan meningkatkan keselamatan maritim. Sedangkan pendekatan secara lunak diupayakan dengan mengintensifkan diplomasi maritim yang efektif dan melaksanakan penguasaan perairan secara efektif (*effective occupation*). Dalam rangka penguasaan perairan secara efektif antara lain dilaksanakan pembangunan dan/atau pemanfaatan pulau-pulau kecil terluar dan mengintensifkan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi Zona Ekonomi Eksklusif, Zona Tambahan dan Landas Kontinen.

Pengembangan tatakelola laut (*ocean governance*) pada tahap ini disempurnakan sehingga terwujud tatakelola yang efektif, efisien dan sinergik agar bidang kemaritiman mampu memberikan manfaat yang maksimal untuk kejayaan negara dan kesejahteraan rakyat secara berkelanjutan. Reformasi birokrasi menjadi dasar penguatan tatakelola ini dengan orientasi penguatan kinerja di bidang kemaritiman.

#### 5.2.4 Periode 2040-2044 : Menuju Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia

Pada periode pembangunan maritim jangka menengah 2040-2045 diharapkan fondasi dan pilar ekonomi untuk membangun Indonesia menjadi negara maritim yang kuat dan bangsa bahari yang unggul telah mantab dan Indonesia telah siap menjadi pusat peradaban maritim dunia. Pada periode ini dilakukan penyesuaian hasil-hasil pembangunan maritim yang dilakukan sebelumnya agar memberi dampak maksimal.

Perwujudan Indonesia sebagai Pusat Peradaban Maritim Dunia ditandai dengan daya saing bangsa yang tinggi didukung oleh infrastruktur yang maju dan seimbang antar kawasan, industri maritim yang unggul secara kompetitif serta produk sumberdaya alam yang bernilai tambah tinggi. Kondisi ini harus ditopang oleh SDM yang maju dan diplomasi maritim yang kuat. Perwujudan kondisi-kondisi tersebut di atas akan berkontribusi meningkatkan kepemimpinan maritim Indonesia (*Indonesia's maritime leadership*) sebagai salah satu indikator terwujudnya Indonesia sebagai pusat peradaban maritim dunia.

GAMBAR 15  
TAHAPAN PEMBANGUNAN KEMARITIMAN TAHUN 2025-2045

### TAHAPAN PEMBANGUNAN MARITIM 2045

*Mewujudkan Indonesia Yang Kuat, Maju dan Mandiri,  
Sebagai Pusat Peradaban Maritim Dunia*





## 5.3 Kaidah Pelaksanaan

### 5.3.1 Kerangka Umum

Pelaksanaan pembangunan Maritim 2045 dalam rangka mewujudkan Indonesia sebagai pusat peradaban maritim dunia, diatur sebagai berikut:

- a. Sasaran strategis dan prioritas pembangunan jangka menengah ditetapkan melalui kebijakan kelautan nasional dengan pendekatan perencanaan berbasis kinerja (*performances based planning*).
- b. Fokus pembangunan maritim jangka menengah mengintegrasikan:
  - 1) Dokumen Maritim 2045 sebagai haluan;
  - 2) Visi dan misi Presiden/Wakil Presiden, dan
  - 3) Isu mutakhir yang berkembang.
- c. Rencana aksi pembangunan maritim tahunan berdasarkan sasaran dan prioritas kebijakan kelautan nasional dilakukan pemutakhiran setiap tahun bersamaan waktunya dengan dokumen perencanaan K/L terkait.
- d. Kaidah pelaksanaan diselenggarakan melalui: i) kerangka regulasi; ii) kerangka kelembagaan; iii) kerangka pendanaan; serta iv) kerangka evaluasi dan pengendalian.

### 5.3.2 Kerangka Regulasi

Regulasi pada dasarnya diperlukan untuk memberikan jaminan kepastian hukum bagi pelaku pembangunan. Namun demikian, regulasi yang berlebihan justru dapat menghambat penyelenggaraan pembangunan, termasuk penyelenggaraan aktivitas kemaritiman. Permasalahan yang ada di Indonesia terkait regulasi adalah bahwa seringkali terjadi tumpang tindih pengaturan yang tidak sinkron. Di pihak lain, sejumlah urusan di bidang kemaritiman yang memerlukan regulasi justru belum ada regulasinya.

Penyusunan regulasi maritim ke depan harus dilakukan dengan tatakelola yang baik, yang tidak saja memperhatikan kaidah-kaidah yang berlaku dalam pembentukan regulasi, namun juga mampu menghasilkan regulasi yang sederhana, mudah dipahami dan dilaksanakan, dan tertib, serta memberikan manfaat nyata dalam pengembangan kemaritiman. Selain itu, penyusunan peraturan perundang-undangan kemaritiman ke depan harus menggunakan pertimbangan akademis didukung dengan data dan informasi ilmiah yang valid





Prinsip kerangka regulasi yang menjadi koridor dalam penyusunan peraturan perundang-undangan meliputi:

- a. Memfasilitasi dan mengatur perilaku masyarakat, pelaku usaha dan aparatur;
- b. Menggunakan pendekatan kesejahteraan, kemananan dan efisiensi (*prosperity, security, and efficiency approach*);
- c. Memperhatikan asas-asas pembentukan regulasi yang baik;
- d. Kebutuhan regulasi dalam RPJMN yang mendukung kebijakan pembangunan kemaritiman; dan
- e. Pelibatan ahli, lembaga terkait dan pemangku kepentingan.

Target pengembangan regulasi kemaritiman tidak diarahkan untuk memperbanyak regulasi, tetapi lebih diarahkan untuk mengurangi diplomasi aturan, dan membuat regulasi yang dibutuhkan. Fokus program regulasi ke depan adalah melaksanakan hal-hal sebagai berikut:

- menindak lanjuti perintah peraturan perundang-undangan yang telah terbit;
- deregulasi untuk peraturan perundang-undangan yang bermasalah; dan
- menyusun peraturan perundang-undangan secara selektif yang benar-benar dibutuhkan.

### 5.3.3 Kerangka Kelembagaan

Aspek kelembagaan, jika dirancang dengan baik dan sesuai kebutuhan, merupakan faktor penentu keberhasilan pembangunan kemaritiman yang cukup dominan. Namun demikian, rancangan kelembagaan yang tidak tepat fungsi justru bisa menjadi penghambat pencapaian tujuan pembangunan kemaritiman di masa mendatang.

Isu kelembagaan kemaritiman yang ada saat ini adalah adanya tumpang tindih kewenangan antar lembaga, cakupan wilayah tugas, dan cakupan fungsi. Penyelenggaraan urusan maritim sekurang-kurangnya memiliki tiga fungsi utama, yakni: (1) memahami laut (*understand the ocean*), (2) memanfaatkan laut secara bijak (*using wisely the ocean*), dan (3) menjaga/melestarikan laut (*caring/securing the ocean*). Oleh karena itu disain kelembagaan maritim yang ada harus mencakup ketiga fungsi dimaksud dan fungsi penyediaan sumberdaya pembangunan.

- a. Dalam rangka memahami laut diperlukan kelembagaan yang menjalankan fungsi:
  - 1) Penelitian laut (*ocean research*);
  - 2) Pengembangan teknologi kelautan (*marine technology development*);
  - 3) Inovasi maritim (*maritime innovation*); dan
  - 4) Pengelolaan data dan informasi laut.
- b. Dalam rangka memanfaatkan laut secara bijak diperlukan kelembagaan yang menjalankan fungsi:
  - 1) Membuat kebijakan dan/atau regulasi;
  - 2) Menjalankan usaha kemaritiman (*maritime business player*); dan
  - 3) Mengembangkan Industri maritim.
- c. Dalam rangka menjaga dan/atau melestarikan laut diperlukan kelembagaan yang menjalankan fungsi:
  - 1) Menjaga dan menegakkan kedaulatan di laut;
  - 2) Menegakkan hukum di laut;
  - 3) Melindungi dan melestarikan lingkungan perairan;
  - 4) Menyelenggarakan keselamatan maritim; dan
  - 5) Memantau dinamika lingkungan dan sumberdaya alam perairan.
- d. Dalam rangka menyiapkan sumberdaya pembangunan maritim, diperlukan Lembaga yang menjalankan fungsi:
  - 1) Pendidikan kemaritiman dan/kelautan;
  - 2) Pelatihan dan sertifikasi kemaritiman; dan
  - 3) Pendanaan pembangunan dan investasi.

Saat ini Indonesia sudah memiliki sejumlah Lembaga yang menjalankan fungsi-fungsi tersebut di atas. Kerangka kelembagaan kemaritiman harus difokuskan untuk penataan dan harmonisasi fungsi kelembagaan yang ada, penguatan kelembagaan yang sudah tepat fungsi, dan pengembangan Lembaga baru untuk melengkapi yang ada. Prinsip pengembangan kelembagaan ke depan adalah (1) tepat fungsi, (2) menyelesaikan masalah, dan (3) tidak menjadi *cost center*.





#### 5.3.4 Kerangka Pendanaan

Aktivitas maritim merupakan aktivitas yang memiliki kriteria padat teknologi resiko tinggi, dan padat modal. Oleh karena itu selain memerlukan dukungan iptek dan sumberdaya manusia, juga memerlukan dukungan pendanaan yang memadai. Berdasarkan sumbernya, pendanaan pembangunan maritim dapat berasal dari dana pemerintah atau dana non pemerintah/masyarakat.

Pendanaan pemerintah bersumber dari pajak, penerimaan negara bukan pajak (PNBP), hibah, pinjaman luar negeri, pinjaman dalam negeri, Surat Berharga Negara (SBN), dan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN). Sedangkan pendanaan non pemerintah dapat berasal dari Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), Pendanaan Badan Usaha, Tanggung Jawab Sosial Perusahaan (Corporate Social Responsibility - CSR), Filantropi; dan/atau dana keagamaan.

Pendanaan pemerintah dikelola melalui APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) dan APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah). Prioritas pendanaan oleh Pemerintah diarahkan untuk pembangunan infrastruktur dasar yang bernilai strategis, pelayanan public, pemberdayaan masyarakat dan kegiatan yang bersifat rintuisan. Sedangkan prioritas pendanaan non pemerintah diutamakan untuk program dan kegiatan yang memiliki prospek profit lebih besar. Kebijakan pembangunan dan prioritas proyek di bidang kemaritiman ditetapkan oleh pemerintah.





### **5.3.5 Dukungan Sistem Informasi**

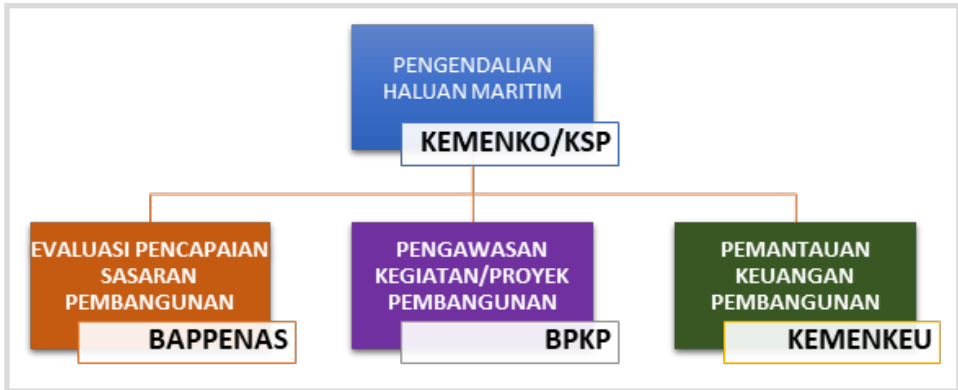
Pembangunan Maritim yang memiliki ciri padat teknologi, padat modal dan padat resiko ini harus dilaksanakan dengan tatalaksana pembangunan yang baik. Selain aspek regulasi, kelembagaan, dan pendanaan, tata laksana pembangunan maritim harus didukung dengan sistem informasi berbasis komputer dan teknologi informasi dan sistem informasi spasial.

Saat ini kita sudah memasuki era digital. Sistem informasi berbasis TIK sudah merupakan kebutuhan dalam penyelenggaraan tatalaksana pembangunan. Kebutuhan dan kebergantungan akan sistem informasi sudah menjadi keniscayaan dalam penata laksanaan pembangunan agar mampu bersaing. Sistem Informasi Geografis dan Big Data Analisis sudah merupakan kebutuhan untuk menunjang perencanaan, pengendalian pelaksanaan maupun evaluasi hasil pembangunan.

## **5.4 Pengendalian Pembangunan**

Pengendalian, termasuk monitoring, evaluasi dan pengawasan di dalamnya, menjadi salah satu faktor penjamin keberhasilan pencapaian tujuan dan sasaran pembangunan maritim nasional. Pengendalian harus mampu mendeteksi setiap kesalahan dan/atau ketidak sesuaian dengan tujuan dan sasaran untuk diambil nindakan seperlunya. Selain itu pengendalian juga harus mampu mendorong perluasan dan percepatan implementasi kebijakan yang baik dan memberi manfaat positif.

GAMBAR 17  
KONSEP PENGENDALIAN KEMARITIMAN



Pengendalian harus dilaksanakan secara berkala dan berkelanjutan dengan periodisasi sebagai berikut:

- Pemantauan Keuangan dilaksanakan secara real-time dan dilaporkan minimal setiap bulan;
- Pengawasan kegiatan/proyek pembangunan dilakukan secara rutin dan dilaporkan minimal setiap 3 (tiga) bulan; dan
- Evaluasi pencapaian sasaran pembangunan dilaksanakan berbasis semesteran.



## PENUTUP

**M**aritim 2045 pada dasarnya adalah Konsep Pembangunan Jangka Panjang Maritim Nasional. Konsep ini dibangun dengan memadukan serta melengkapi konsep dan pemikiran pembangunan kemaritiman yang pernah ada sebelumnya. Selain itu juga memperhatikan fakta sejarah maritim Nusantara masa lalu, dan dengan mempertimbangkan jati diri Indonesia sebagai negara kepulauan yang besar. Selanjutnya, identitas Bangsa Indonesia sebagai Bangsa Bahari yang unggul serta tantangan ke depan juga menjadi pertimbangan.





Dokumen ini diharapkan dapat berfungsi sebagai rambu ‘navigasi’ yang menjadi pedoman para pemangku kepentingan dalam melaksanakan pembangunan kemaritiman jangka Panjang 2025-2045. Idealnya dokumen ini diturunkan menjadi sejumlah dokumen rencana pembangunan yang lebih rinci dan lebih operasional.

Efektivitas pembangunan kemaritiman dalam mencapai tujuan dan sasaran sangat dipengaruhi oleh konsistensi dalam menjalankan haluan ini. Karakteristik pembangunan kemaritiman adalah memerlukan dukungan teknologi dan SDM yang menguasai teknologi, mempunyai risiko yang besar, dan memerlukan dukungan anggaran yang memadai. Peran koordinasi dalam membangun sinergi antar lembaga dan seluruh komponen anak bangsa dalam hal ini akan sangat diperlukan.

Pelaksanaan konsep pembangunan Maritim ini dalam 20 (dua puluh) tahun kedepan secara konsisten dan bersinergi, diyakini akan mampu mengantarkan Indonesia menjadi Pusat Peradaban Maritim Dunia. Ini tidak lain adalah kembalinya jati diri Indonesia sebagai Negara Maritim yang kuat dan Bangsa Bahari yang unggul yang pernah terjadi di era kerajaan Nusantara.



Jl. M.H. Thamrin No. 8 Jakarta 10340  
INDONESIA  
Telp : +62 21 23951100  
email : kemenkomaritim@maritim.go.id  
www.maritim.go.id

-  @Kemenko Kemaritiman Dan Investasi
-  @kemenkomarves
-  @Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi RI
-  @kemenkomarves

