



KEMENTERIAN KOORDINATOR BIDANG
KEMARITIMAN DAN INVESTASI

LAPORAN KINERJA TAHUN

2022

DEPUTI BIDANG KOORDINASI
KEDAULATAN MARITIM DAN ENERGI



KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas tersusunnya Laporan Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Tahun Anggaran 2022.

Laporan Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi ini merupakan pencapaian kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi selama tahun 2022. Laporan ini menjelaskan pencapaian kinerja berdasarkan Perjanjian Kinerja dan Rencana Aksi yang meliputi capaian kinerja indikator kinerja program, capaian *output* dan *outcome*.

Kami menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam Laporan Kinerja ini, dan tidak menutup kemungkinan adanya perbaikan yang masih diperlukan dalam rangka penyesuaian kedepannya. Semoga Laporan Kinerja ini dapat memenuhi harapan sebagai pertanggungjawaban kepada para pemangku kepentingan, dan mendorong peningkatan kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada periode selanjutnya di tahun 2023.

Jakarta, Januari 2023

Deputy Bidang Koordinasi
Kedaulatan Maritim dan Energi



Jodi Mahardi

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	ii
BAB I PENDAHULUAN	3
1.1. Latar Belakang.....	3
1.2. Maksud dan Tujuan.....	6
1.3. Kedudukan Tugas dan Fungsi.....	7
BAB II PERENCANAAN KINERJA	10
2.1. Rencana Strategis.....	10
2.1.1. Visi dan Misi	10
2.1.2. Tujuan dan Sasaran Strategis	10
2.2. Perencanaan Kinerja	11
2.3. Pengukuran Kinerja.....	15
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA.....	16
3.1. Capaian Kinerja.....	16
3.1.1. <i>Stakeholders Perspective</i>	21
3.1.2. <i>Customer Perspective</i>	32
3.1.3. <i>Internal Business Process Perspective</i>	40
3.1.4. <i>Learning and Growth Perspective</i>	68
3.2. KINERJA KEUANGAN.....	72
3.2.1. Realisasi Anggaran.....	72
BAB IV PENUTUP	80
LAMPIRAN.....	Kesalahan! Bookmark tidak ditentukan.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Luas wilayah laut Indonesia mencapai lebih 70% dari seluruh wilayah Indonesia dan memiliki pulau sebanyak 17.509. Wilayah Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di kawasan tropis dan dilalui oleh garis khatulistiwa yang luas lautnya mencapai 5,8 Juta km² dimana terdiri dari 3,1 juta km² perairan teritorial serta 2,7 juta km² perairan ZEE (Dishidros, 2015). Secara geografis, negara kepulauan Indonesia terletak di antara dua benua dan dua samudera besar yang menempatkan Indonesia pada posisi strategis di persilangan lalu lintas laut dunia. Posisi ini sangat strategis dan apabila dikelola dengan benar, Indonesia bisa menjadi poros maritim dunia sebagaimana visi Presiden Joko Widodo.

Visi “Poros Maritim Dunia” merupakan arah pembangunan dan pengelolaan kelautan Indonesia. Arah kebijakan tersebut secara sederhana harus mampu mengakumulasi cita-cita menjadi sebuah negara kepulauan yang maju, mandiri, kuat dan berdaulat dengan lugas dan tepat. Arah pembangunan dan pengelolaan kelautan tersebut harus visioner dan mampu menerjemahkan gagasan berdirinya bangsa ini sejak zaman pendiri bangsa (*founding fathers*) bahkan sejak zaman kejayaan kerajaan-kerajaan besar Nusantara guna menjaga kedaulatan maritim Indonesia dengan baik dan cermat, pemerintah perlu menegaskan sebuah arah pembangunan kelautan yang jelas, tegas dan dapat diimplementasikan secara efektif.

Indonesia yang mampu menjaga kedaulatannya adalah Indonesia yang dapat mengatur dan mengelola wilayah kedaulatannya, khususnya perairan dengan kedaulatan mutlak, sesuai dengan kepentingannya yang dilindungi oleh hukum internasional tanpa campur tangan dari negara lain.

Indonesia yang mampu menggunakan hak secara bertanggung jawab adalah Indonesia yang memiliki kemampuan untuk mengimplementasikan hak-hak berdaulat tertentu dan kewenangannya, namun hal ini dilakukan dengan tetap menghormati kepentingan negara lain, masyarakat internasional, dan lingkungan ekosistem laut.

Indonesia yang mampu memperluas wilayah yurisdiksi adalah Indonesia yang mempunyai data utama yang lengkap dan akurat serta keahlian untuk bisa memperluas wilayah yurisdiksinya, seperti antara lain di *extended continental shelf* dan dasar samudera dalam (*the Area*).

Indonesia yang mampu menjadi pemimpin isu kelautan di tingkat regional ataupun internasional adalah Indonesia yang terlibat aktif, menjadi pemimpin dan menjadi rujukan solutif berbagai negara di dalam berbagai pembahasan isu kemaritiman regional dan internasional.

Paska kemerdekaan, kesadaran sebagai negara kepulauan dan bangsa bahari yang besar mulai tumbuh lagi. Hal ini ditandai kegundahan para pemimpin Indonesia di masa itu bahwa perairan Indonesia di antara Pulau-Pulau Indonesia adalah sebuah perairan Internasional, karena sesuai hukum internasional yang berlaku pada waktu itu adalah bahwa setiap negara pantai hanya memiliki laut teritorial selebar 3 mil laut. Hal ini menyebabkan kapal-kapal perang asing, terutama kapal Belanda, masih bebas berlayar di perairan yang vital bagi Indonesia. Kondisi ini mendorong para pemimpin Indonesia mulai memperjuangkan konsepsi Wawasan Nusantara, sampai dengan kulminasinya pada deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957. Deklarasi Djuanda diteruskan dengan perjuangan diplomasi yang tidak kenal lelah agar konsepsi negara kepulauan dapat diterima dunia internasional. Hal ini berujung kepada diadopsinya prinsip-prinsip negara kepulauan pada konvensi hukum laut internasional (*The United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*) pada Tahun 1982.

Sesuai ketentuan UNCLOS 1982, Indonesia menetapkan pengaturan nasional, seperti antara lain penetapan titik-titik geografis garis pangkal kepulauan Indonesia, penetapan berbagai garis batas dengan negara tetangga, submisi landas kontinen Indonesia di luar 200 mil laut, penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dan berbagai perundangan implementasi UNCLOS 1982. Pada dekade 90-an muncul kesadaran baru bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa bahari yang harus berorientasi ke laut dalam melaksanakan pembangunannya. Program riset kelautan dirancang dan untuk pertama kali sektor kelautan masuk dalam Repelita pada tahun 1993.

Cita-cita dan gagasan untuk menempatkan Indonesia sebagai pusat dari peradaban maritim dunia ini tentu bukan sebuah gagasan tanpa alasan. Indonesia yang secara geografis berada pada simpul jalur perdagangan dunia harus mampu memanfaatkan posisi secara cerdas dan strategis. Presiden Jokowi pada Konferensi

Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Phi Taw, Myanmar, pada tanggal 12 November 2014, menyampaikan gagasan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang terdiri dari lima kebijakan utama, yaitu:

1. Membangun kembali budaya maritim Indonesia;
2. Menjaga dan mengelola sumber daya laut;
3. Memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim;
4. Mengembangkan diplomasi maritim, membangun kemitraan;
5. Membangun kekuatan pertahanan maritim.

Lima kebijakan strategis tersebut apabila dicermati secara seksama dapat dikategorikan ke dalam tujuh pilar utama yaitu:

1. Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Pengembangan Sumber Daya Manusia;
2. Pertahanan keamanan, penegakan hukum dan keselamatan di laut;
3. Tata kelola dan kelembagaan kelautan;
4. Ekonomi, infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan;
5. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut;
6. Budaya bahari; dan
7. Diplomasi maritim.

Ketujuh pilar utama pembangunan kelautan guna mewujudkan poros maritim dunia tersebut lebih lanjut diterjemahkan secara praktis melalui pembentukan organisasi yang memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengelola kebijakan pembangunan secara terpadu dan terencana guna mewujudkan visi poros maritim dunia.

Sebagai keberlanjutan pembangunan nasional Tahun 2015-2019, dalam lima tahun ke depan (2020-2024) telah ditetapkan Visi Presiden dan Wakil Presiden *“Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”*, yang akan ditempuh dengan 9 Misi meliputi:

1. Peningkatan kualitas manusia Indonesia.
2. Struktur ekonomi yang produktif, mandiri dan berdaya saing.
3. Pembangunan yang merata dan berkeadilan.
4. Mencapai lingkungan hidup yang berkelanjutan.
5. Kemajuan budaya yang mencerminkan kepribadian bangsa.
6. Penegakan sistem hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya.

7. Perlindungan bagi segenap bangsa dan memberaikan rasa aman pada seluruh warga.
8. Pengelolaan pemerintahan yang bersih, efektif dan terpercaya.
9. Sinergi pemerintah daerah dalam kerangka Negara Kesatuan.

Sebagai organisasi yang membantu Presiden untuk urusan Bidang Kemaritiman dan Investasi, maka rumusan visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang ditetapkan untuk mendukung terwujudnya Visi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Indonesia, Pusat Peradaban Maritim Dunia Untuk Mewujudkan “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong”

Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia merupakan implementasi Visi Presiden RI: terwujudnya Indonesia maju yang berdaulat, mandiri dan berkepribadian berlandaskan Gotong royong, yang dituangkan dalam Naskah RPJM Nasional 2020-2024. Visi ini dapat dimaknai bahwa untuk mendukung mewujudkan Indonesia maju, berdaulat, mandiri dan berkepribadian itu adalah bentuk Indonesia akan menjadi pusat orientasi, dan/atau menjadi rujukan, dunia dalam bidang kemaritiman. Ini juga menggambarkan cita-cita bangsa Indonesia untuk kembali meraih kejayaan di laut.

Untuk menjadi pusat peradaban maritim dunia, Indonesia telah memiliki modal yang kuat. Karakter bangsa bahari yang diwariskan oleh nenek moyang kita menjadi modal dasar disamping posisi geostrategi Indonesia, kekayaan alam yang ada, dan bonus demografi yang dimiliki saat ini. Potensi bencana dan potensi ancaman yang ada, justru menjadi tantangan bagi bangsa Indonesia.

1.2. Maksud dan Tujuan

Laporan Kinerja Tahun 2022 ini disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban akuntabilitas kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun Anggaran 2022 yang berkaitan dengan pelaksanaan program, kegiatan dan pengelolaan anggaran yang berdasarkan dengan sasaran/target yang telah ditetapkan.

Penyusunan laporan ini bertujuan untuk melakukan monitoring, evaluasi dan juga penilaian terhadap pencapaian sasaran/target kinerja dalam pelaksanaan koordinasi, sinkronisasi dan pengendalian Lingkup Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun Anggaran 2022 yang hasilnya nanti akan dijadikan sebagai bahan masukan dan referensi dalam penetapan kebijakan dan strategi pada tahun berikutnya dalam substansi yang terkait.

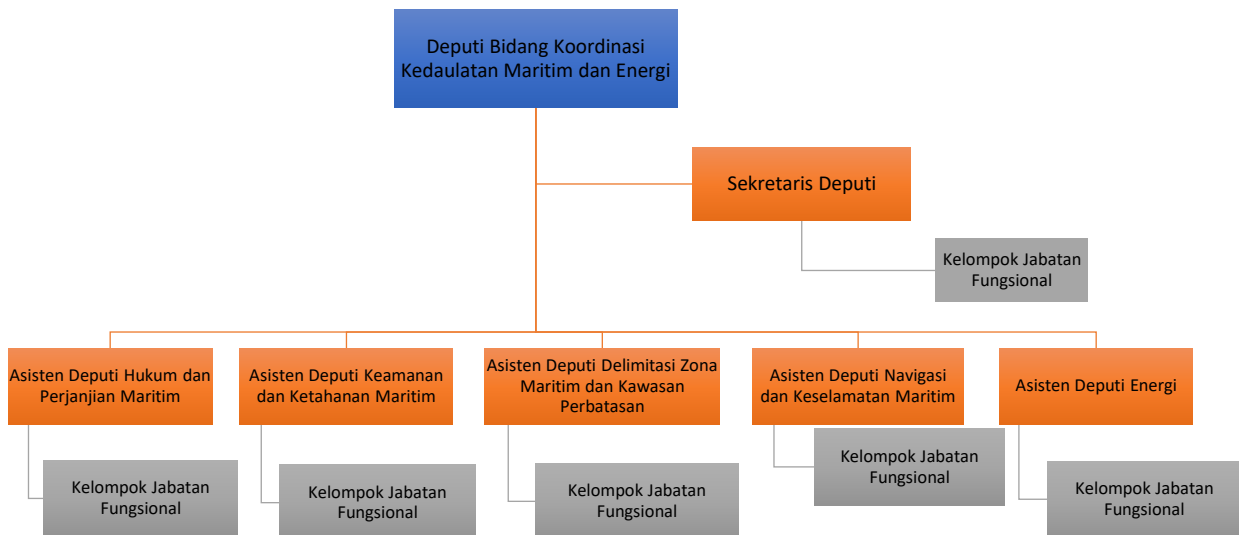
1.3. Kedudukan Tugas dan Fungsi

Berdasarkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Nomor 10 tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menyelenggarakan fungsi:

- a. koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi;
- b. pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kedaulatan maritim dan energi;
- c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang kedaulatan maritim dan energi; dan
- d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Koordinator.

Memperhatikan isu-isu strategis di atas, struktur organisasi Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim sesuai dengan Permenko Nomor 2 Tahun 2020 didukung oleh Sekretariat Deputy dan lima Asisten Deputy yaitu Asisten Deputy Hukum dan Perjanjian Maritim; Asisten Deputy Keamanan dan Ketahanan Maritim; Asisten Deputy Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan; Asisten Deputy Navigasi dan Keselamatan Maritim; dan Asisten Deputy Energi sebagaimana tergambar dalam skema organisasi di bawah:



Gambar 1.1. Struktur Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Organisasi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didukung oleh enam unit Eselon II yang terdiri dari lima Asisten Deputi dan satu Sekretaris Deputi sebagaimana digambarkan pada Struktur Organisasi. Adapun penjelasan dari masing-masing tugas dan fungsi tersaji pada gambar dan tabel di bawah ini:

Tabel 1.1. Tugas dan Fungsi Unit Eselon II Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim

Unit	Tugas	Fungsi
Sekretariat Deputi	Melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	a. Koordinasi penyusunan rencana, program, dan anggaran Deputi; b. Pengelolaan sistem informasi; c. Pemberian dukungan administrasi yang meliputi ketatausahaan, kepegawaian, hubungan masyarakat, arsip, dan dokumentasi Deputi; d. Pemberian dukungan penyusunan peraturan perundang-undangan; e. Penyusunan data dan laporan; f. fungsi lain yang diberikan oleh Deputi
Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang hukum dan perjanjian maritim	a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional c. Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan tentang masalah dan kegiatan di bidang peraturan dan perundang-undangan maritim nasional, perjanjian bilateral dan regional, dan hukum laut dan maritim internasional
Asisten Deputi Keamanan dan	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan	a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang

Ketahanan Maritim	pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan ketahanan maritim	keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil; b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil; dan c. Pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan tentang masalah, dan kegiatan di bidang keamanan dan pengawasan maritim, ketahanan maritim, serta ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil
Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan	a. Penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas; b. Penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan Kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas; c. Pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan tentang masalah dan kegiatan di bidang pemetaan, data kelautan dan toponimi, penetapan batas zona maritim, pengembangan Kawasan perbatasan dan penyelesaian sengketa, serta ekstensi landas kontinen dan pengelolaan laut bebas.
Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim	Melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang navigasi dan keselamatan maritim	a. penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim; b. penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim; dan c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang kenavigasian nasional dan internasional, keselamatan maritim, serta penanganan kecelakaan maritim.
Asisten Deputi Energi	melaksanakan penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan serta pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang energi	a. penyiapan koordinasi dan sinkronisasi perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi; b. penyiapan pengendalian pelaksanaan kebijakan Kementerian/Lembaga yang terkait dengan isu di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi; dan c. pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang program dan investasi energi, pendukung infrastruktur kedaulatan energi, serta partisipasi dan kerja sama energi

BAB II

PERENCANAAN KINERJA

2.1. Rencana Strategis

2.1.1. Visi dan Misi

Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi telah merumuskan penerjemahan visi Tahun 2020-2024 untuk menajamkan pemahaman visi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, sebagai bentuk semangat fundamental yaitu mewujudkan Indonesia yang mampu menjaga kedaulatan, menggunakan hak secara bertanggung jawab, memperluas wilayah yurisdiksi dan menjadi pemimpin isu kelautan di tingkat regional ataupun internasional serta mewujudkan ketahanan energi nasional.

Penerjemahan visi ini dijabarkan sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, menjadi negara yang memiliki kemampuan mumpuni di dalam menjaga kedaulatannya, menggunakan hak-haknya dengan penuh tanggung jawab, mampu memperluas wilayah yurisdiksinya sesuai dengan ketentuan hukum internasional, serta sekaligus dapat menjadi contoh dan pemimpin di dalam pembangunan isu kelautan dunia. Selain isu kemaritiman, melalui visi ini Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi juga akan mewujudkan ketersediaan energi untuk kebutuhan nasional melalui pemanfaatan sumber daya energi nasional.

2.1.2. Tujuan dan Sasaran Strategis

Untuk mewujudkan visi dan melaksanakan misi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi menetapkan tiga tujuan yang akan dicapai dalam lima tahun, sebagai berikut:

1. Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global.
2. Terwujudnya ketahanan energi nasional.

Dalam kerangka pemenuhan tujuan strategis kedaulatan maritim dan energi, maka perlu dilaksanakan dengan menetapkan sasaran-sasaran strategis yang harus dicapai, sebagai berikut:

1. Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim.

Sasaran ini merupakan sasaran strategis dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, yang diukur dari persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim.

2. Terwujudnya keamanan dan ketahanan maritim Indonesia.

Sasaran strategis ini merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, yang diukur dari persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang tingkat keamanan dan ketahanan maritim.

3. Terwujudnya kepastian hukum wilayah Indonesia dan terjaganya kepentingan Indonesia.

Sasaran yang merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim. Dengan berperan aktif di tingkat regional dan global” diukur melalui tingkat kepastian kewilayahan Indonesia.

4. Terwujudnya keselamatan maritim Indonesia

Sasaran strategis yang merupakan penjabaran dari tujuan pertama “terwujudnya kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim dengan berperan aktif di tingkat regional dan global”, diukur melalui tingkat keselamatan maritim di Indonesia.

5. Meningkatnya ketahanan energi

Sasaran strategis ini merupakan penjabaran dari tujuan kedua “terwujudnya ketahanan energi nasional”. Untuk mengukur sasaran ini dapat dilihat melalui tingkat ketahanan energi.

2.2. Perencanaan Kinerja

Perencanaan kinerja merupakan penetapan program kegiatan dan anggaran yang akan dilakukan pada tahun anggaran 2022. Penetapan kegiatan dan indikator kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang akan dicapai. Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi diwujudkan dari sasaran program dengan

keluaran yang berbentuk *outcome*. Perencanaan kinerja yang tertuang pada dokumen Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2.1. Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

NO	SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET
<i>Stakeholders Perspective</i>				
SS.1	Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global	1	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia	70%
		2	Persentase Inisiasi Indonesia yang Diusulkan dan/atau Diterima di Forum Internasional	70%
SS.2	Terwujudnya Ketahanan energi nasional	3	Indeks Ketahanan Energi	Tahan (6-7,99)
<i>Customer Perspective</i>				
SS.3	Meningkatnya Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim	4	Persentase Inisiasi Indonesia Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim	65%
SS.4	Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia	5	Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim	65%
SS.5	Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia	6	Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia	60%
SS.6	Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia	7	Tingkat Keselamatan Maritim di Indonesia	60%
SS.7	Meningkatnya Ketahanan Energi	8	Tingkat Ketahanan Energi	Tahan (6-7,99)
<i>Internal Business Process Perspective</i>				
SS.8	Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	9	Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang Ditindaklanjuti	100%
<i>Learning and Growth Perspective</i>				
SS.9	Tersedianya SDM yang Kompeten	10	Persentase SDM Deputy Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi	85%
SS.10	Terwujudnya Reformasi Birokrasi yang Efektif	11	Nilai Evaluasi Internal SAKIP pada Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	70
		12	Persentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	80
SS.12	Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel di Deputy Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi	13	Nilai IKPA pada Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	75

Dimana anggaran yang mendukung Perjanjian Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2.2. Anggaran Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 sebelum ABT

No	Program	Anggaran
1	Koordinasi Hukum dan Perjanjian Maritim	Rp2.370.000.000
2	Koordinasi Keamanan dan Ketahanan Maritim	Rp 2.450.000.000
3	Koordinasi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan Maritim	Rp2.415.000.000
4	Koordinasi Navigasi dan Keselamatan Maritim	Rp2.440.000.000
5	Koordinasi Energi	Rp2.458.000.000
6	Kebijakan Pengendalian Isu Strategis	Rp1.391.070.000
7	Penyelenggaraan Pelayanan Kesekretariatan Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	Rp2.200.000.000
Jumlah Anggaran		Rp15.724.070.000

Sedangkan Rincian Data Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2.3. Rincian Data Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022

No	Indikator Kinerja Utama	Judul Kinerja/Output Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
			I	II	III	IV
<i>Stakeholders Perspective</i>						
1	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia	Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia				√
2	Persentase Inisiasi Gagasan Indonesia yang diusulkan dan/atau diterima di forum Internasional	Inisiasi Gagasan Indonesia yang diusulkan dan/atau diterima di forum Internasional				√
3	Indeks Ketahanan Energi Nasional	Indeks Ketahanan Energi				√
<i>Customer Perspective</i>						
4	Persentase penerapan dan Inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim	Inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim				√
5	Tingkat keamanan dan ketahanan maritim	Tingkat keamanan dan ketahanan maritim				√
6	Tingkat kepastian kewilayahan Indonesia	Tingkat kepastian kewilayahan Indonesia				√

7	Tingkat keselamatan maritim di Indonesia	Tingkat keselamatan maritim di Indonesia				√
8	Tingkat pengendalian ketahanan energi	Tingkat ketahanan energi				√
No	Indikator Kinerja Utama	Judul Kinerja/Output Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
			I	II	III	IV
<i>Internal Business Process Perspective</i>						
9	Persentase Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang ditindaklanjuti	1. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia				√
		2. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (<i>Maritem Domain Awareness</i>)			√	
		3. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan				√
		4. Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia				√
		5. Rancangan Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)		√		
		6. Rancangan Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)				√
		7. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim				√
		8. Rancangan Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional				√
		9. Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan jaringan Gas				√
		10. Pengendalian Pelaksanaan Proyek				√

		Prioritas Nasional Strategis Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi				
No	Indikator Kinerja Utama	Judul Kinerja/Output Kinerja	Jadwal Keluaran Kinerja (TW)			
			I	II	III	IV
<i>Learning & Growth Perspective</i>						
10	Persentase SDM Deputy Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi	Presentase SDM Deputy Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi				√
11	Nilai Evaluasi Internal Sstem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Deputy Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi	Nilai Evaluasi Internal SAKIP				√
12	Persentase Pelaksanaan Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputy Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi	Nilai PMRB				√
13	Nilai IKPA pada Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	Nilai IKPA				√

2.3. Pengukuran Kinerja

Penilaian hasil Kinerja Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada tahun anggaran 2022 dilakukan sesuai panduan untuk menjaga konsistensi pengukuran kinerja. Perhitungan capaian kinerja untuk setiap indikator kinerja dari sasaran strategis dilakukan dengan cara membandingkan antara target pencapaian indikator sasaran yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja tahun 2022 dengan realisasinya. Metode perhitungan nilai kinerja diperoleh melalui penghitungan dengan menggunakan data target dan realisasi Indikator Kinerja Utama (IKU) yang tersedia. Formula penghitungan nilai kinerja dijabarkan melauai dokumen manual Indikator Kinerja Utama.

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

3.1. Capaian Kinerja

Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja. Capaian kinerja diukur dari perjanjian kinerja yang memuat sasaran strategis dan indikator kinerja utama. Capaian target kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didasarkan pada *Stakeholder Perspective*, *Customer Perspective*, *Internal Business Process Perspective* dan *Learning and Growth Perspective* Tahun 2022.

Tahun 2022 merupakan tahun ketiga Renstra Deputi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim 2020-2024. Penghitungan capaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara realisasi kinerja dengan target kinerja. Pada tahun 2022 diperoleh capaian total kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi terdiri dari 13 Indikator Kinerja. Adapun Tabel 3.1 Capaian Kinerja Tahun 2022 dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 3.1. Capaian Kinerja Tahun 2022

No	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
<i>Stakeholder Perspective</i>				122,6%
1	Tingkat Kedaulatan Maritim	70	87,70	125%
2	Persentase inisiasi gagasan Indonesia yang diusulkan dan/atau diterima di forum Internasional	70	99,86	143%
3	Indeks Ketahanan Energi	6	7,19	100%
<i>Customer Perspective</i>				134,4%
4	Persentase penerapan dan inisiasi gagasan Indonesia bidang hukum dan perjanjian maritim	65	82,60	127%
5	Tingkat keamanan dan ketahanan maritim	65	92,08	142%
6	Tingkat kepastian kewilayahan Indonesia	60	82,06	137%
7	Tingkat keselamatan maritim di Indonesia	60	88,14	147%
8	Tingkat ketahanan energi	6	7,19	120%
<i>Internal Business Perspective</i>				100%
9	Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	100	100,00	100%
<i>Learning and Growth Perspective</i>				103,7%
10	Persentase SDM Deputi Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi yang Sesuai Kompetensi	85	88,89	105%

11	Nilai Evaluasi Internal Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah pada Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	70	70,14	100%
12	Persentase Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	80	90,14	113%
13	Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	75	73,00	83,73%

Berdasarkan tabel di atas, dilakukan perhitungan sesuai bobot, maka nilai capaian kinerja total dan masing-masing perspektif pada tahun 2022 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.2. Total Bobot Efektivitas Kepemimpinan Maritim Capaian Kinerja Tahun 2022

Perspektif	Capaian	Bobot	Capaian Total
<i>Stakeholder</i>	123%	15	113,46%
<i>Customer</i>	134%	25	
<i>Internal Business</i>	100%	40	
<i>Learning & Growth</i>	107,30%	20	

Total capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada 2022 sebesar 112,75%. Capaian ini meningkat dibandingkan dengan capaian pada tahun 2021 yakni sebesar 109,26%. Peningkatan capaian kinerja sebesar 4,2% ini disebabkan kondisi pandemic covid-19 sudah menjadi kondisi endemic sehingga sudah ditarik Kembali kenijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) darurat, yang berdampak terlaksananya agenda-agenda kerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun 2022.

Gambar 1. Perbandingan Nilai Capaian Kinerja Tahun 2021 dan 2022



Sehingga Capaian Efektivitas Kepemimpinan Maritim sebagai dukungan IKU Kemenko Marves dapat dilihat pada table dibawah ini:

Capaian Kinerja SS 1 Kemenko Marves				
Indikator	Sumber Data	Target	Realisasi	Capaian
Efektifitas Kepemimpinan Maritim	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	≥ 3	4	100 %
Indeks Kedaulatan Maritim	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	3	4	125 %

Berdasarkan tabel di atas maka Efektivitas Kepemimpinan Maritim Indonesia sebagai indikator kinerja pada tingkat pemangku kepentingan. Indikator tersebut adalah indeks komposit yang menggambarkan agregasi dari dua nilai indikator Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia dan Efektivitas Diplomasi Maritim Indonesia. Formulasi perhitungan pada manual Indikator Kinerja Utama (IKU) yang telah ditetapkan, nilai Efektivitas Kepemimpinan Maritim didapat melalui penjumlahan dari 60% nilai Tingkat Kedaulatan Maritim dan 40% nilai Efektivitas Diplomasi Maritim. sehingga Nilai Efektivitas Kepemimpinan Maritim tahun 2022 yang didapat berdasarkan perhitungan tersebut adalah sebesar 85,48 dalam skala 100 dengan realisasi sebesar 4 (Sangat Berdaulat) dalam skala 4.

Adapun perhitungan Indeks Kepemimpinan Maritim adalah sebagai berikut:

Indikator	Target	Nilai Indikator	Bobot	Nilai
Tingkat Kedaulatan Maritim	70	87.70	60%	52.62
Efektivitas Diplomasi Maritim	70	82.14	40%	32.86
				85.48

Adapun perhitungan Tingkat Kedaulatan Maritim adalah sebagai berikut:

Indikator	Sumber Data	Nilai Indikator	Bobot	Nilai
Tingkat keamanan dan ketahanan maritim	Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim	92.08	35%	32.23
Tingkat kepastian kewilayahan Indonesia	Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	82.06	30%	24.62
Tingkat keselamatan maritim di Indonesia	Asisten Deputi Keselamatan Maritim	88.14	35%	30.85
Nilai Tingkat Kedaulatan Maritim				87.70

Sedangkan perhitungan Efektivitas Diplomasi Maritim adalah sebagai berikut:

Indikator	Sumber Data	Nilai Indikator	Bobot	Nilai
Partisipasi Aktif Indonesia dalam Forum Maritim Regional dan Global	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	99.86	60%	59.92
Penempatan Wakil Indonesia di Organisasi Internasional Bidang Kemaritiman	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	11.11	20%	2.22
Diterimanya Inisiatif dan Posisi Indonesia dalam Perjanjian Internasional	Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	100	20%	20
Nilai Efektivitas Diplomasi Maritim				82.14

Adapun Partisipasi Aktif Indonesia dalam Forum Maritim Regional dan Global adalah sebagai berikut:

No	Forum/Kegiatan	Kategori	Bentuk Kegiatan			Total
			Menyelenggarakan	Menghadiri	Masukan	
1	2	3	4	5	6	7
1	AIS Forum	3	0.33	0.33	0.33	0.99
2	BBNJ Intersessional Meeting	2	-	0.5	0.5	1
3	HLP SOE	2	-	0.5	0.5	1
4	IMO sub Comitee on IIII	2	-	0.5	0.5	1
5	IMO Council dan IMO Asembly	2	-	0.5	0.5	1
6	<i>Marine Environment Protection Committee (MEPC)</i>	2	-	0.5	0.5	1
7	Human Element, Training and Watchkeeping (HTW)	2	-	0.5	0.5	1
Total Poin						6.99
Nilai						99.86%

Formula Perhitungan: $\frac{\text{Jumlah Bentuk Kegiatan Partisip Indonesia yang telah ditetapkan}}{\text{Jumlah Partisipasi Aktif Indonesia di Forum atau Kegiatan}} \times 100\%$

$$= \frac{6,99}{7} \times 100\% = 99,86\%$$

Sedangkan Penempatan Wakil Indonesia di Organisasi Internasional Bidang Kemaritiman adalah sebagai berikut:

No	Organisasi Internasional Bidang Kemaritiman	Poin
1	International Maritime Organization (IMO)	1
2	International Seabed Authority (ISA)	0
3	Secretariat of the Pacific Regional Environment Programme (SPREP)	0
4	Indian Ocean Rim Association (IORA)	0
5	Indian Ocean Tuna Commission (IOTC)	0
6	Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna (CCSBT)	0
7	Western and Central Pacific Fisheries Commission (WCPFC)	0
8	Inter-American Tropical Tuna Commission (IATTC)	0
9	International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT)	0
Total		1
Nilai		11.11

Formula Perhitungan: $\frac{\text{Jumlah Penempatan Wakil Indonesia di Organisasi Internasional Bidang Kemaritiman}}{\text{Jumlah Organisasi Internasional Bidang Kemaritiman}} \times 100\%$

$$= \frac{1}{9} \times 100\% = 11,11\%$$

Dengan Perhitungan Persentase Inisiasi Indonesia yang diusulkan dan/atau diterima di Forum Internasional adalah sebagai berikut:

No	Inisiatif dan Posisi Indonesia 2022	Poin	Perjanjian Internasional
1	Mengusulkan perubahan masa jabatan pada Organisasi IMO guna menciptakan organisasi yang progresif	1	Forum IMO
2	Mengusulkan dilakukannya impact assesment dalam perhitungan indikator intensitas karbon dalam pelayaran guna menciptakan aktivitas maritim yang ramah lingkungan dan berkelanjutan	1	
3	Mengusulkan penyediaan sertifikat elektronik bagi pelaut untuk menunjang efektifitas aktivitas pelayaran, pemudahan pemberian sertifikat magang bagi para pelajar/mahasiswa bidang pelayaran yang proses pembelajarannya terdampak pandemi	1	
4	Mengusulkan penyediaan sertifikat elektronik bagi pelaut guna menunjang efektifitas aktivitas pelayaran yang modern	1	
5	Mengusulkan kemudahan dalam memperoleh sertifikat pelaut bagi para pelajar/mahasiswa bidang pelayaran yang proses pembelajarannya terdampak pandemi	1	
6	Menegaskan kesungguhan untuk mempererat kerja sama dan melakukan kolaborasi sesuai area kerja sama AIS Forum	1	AIS Forum
7	Mendorong inovasi dan penguatan pembiayaan program kelautan berkelanjutan terutama dalam mendukung aktivitas ekonomi biru guna mendukung kesejahteraan Bersama	1	
8	Menyatakan kesepahaman bersama, dan komitmen memperkuat kelembagaan kerja sama AIS Forum	1	

9	Menyetujui serta memberikan mandate kepada Indonesia untuk melaksanakan pertemuan pertama tingkat Kepala Negara dari forum negara-negara pulau dan kepulauan.	1	
10	Frasa “archipelagic state” termuat dalam kelima pilar utama pembahasan further refreshed text International Legally Binding Instrumet BBNJ	1	BBNJ
11	Forum menerima usulan untuk memuat dan mempertahankan frasa adjacent coastal state sebagai upaya perlindungan hak-hak negara pantai	1	
12	Usulan untuk menggunakan frasa “fishing and fishing activities” pada bab terkait Marine Genetic Resources	1	
Total		12	
Nilai		100%	

Adapun deskripsi atas capaian kinerja baik yang bersifat *outcome* maupun *output* dijabarkan sebagai berikut:

3.1.1. Stakeholders Perspective

SS.1 Terwujudnya Kedaulatan Indonesia sebagai Negara Maritim dengan Berperan Aktif di Tingkat Regional dan Global

Sasaran strategis ini bertujuan untuk mewujudkan kedaulatan Indonesia sebagai negara maritim yang diakui dunia dengan berperan aktif pada berbagai forum internasional.

IKU 1: Tingkat Kedaulatan Maritim Indonesia

Tingkat kedaulatan maritim diwujudkan dengan adanya kepastian hukum wilayah Indonesia, terjaganya kepentingan Indonesia, terwujudnya keamanan, ketahanan, dan keselamatan maritim Indonesia.

a. Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia

Keberhasilan Indonesia dalam menetapkan kepastian akan kewilayahannya baik wilayah kedaulatan maupun wilayah berdaulat secara umum merujuk pada regulasi yang tercantum dalam UNCLOS. Untuk itu Kemenko Marves berusaha untuk mengoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait untuk melakukan percepatan penetapan atas titik dasar dan garis pangkal Indonesia, kepastian batas maritim Indonesia, potensi perluasan wilayah melalui ekstensi landas kontinen, serta terbentuknya regulasi nasional terkait penetapan kewilayahan.

Selain melakukan berbagai langkah strategis dalam memastikan wilayah kedaulatan dan wilayah berdaulat, guna menjaga kepentingan Indonesia di dunia

internasional, Pemerintah Indonesia melalui peran aktifnya berbagai forum kemaritiman regional dan global berupaya agar regulasi yang terbentuk dari berbagai forum tersebut dapat mengakomodir kepentingan nasional. Pada 2022, Pemerintah Indonesia dalam forum pembentukan regulasi internasional yang akan mengatur pemanfaatan keanekaragaman hayati di luar yurisdiksi Internasional (IGC-BBNJ) telah menyampaikan posisi dasar Indonesia meliputi perhatian khusus terhadap kriteria negara kepulauan dan berkembang, memperhatikan dampak yang akan diterima oleh negara pantai yang berdekatan dengan wilayah eksploitasi, perhatian terhadap kesetaraan akses dan benefit sharing, dan masuknya ikan dalam kriteria sumber daya genetik.

Nilai Tingkat Kepastian Kewilayahan (TKK) secara kuantitatif diperoleh dari perhitungan sebagai berikut:

No	Komponen	Nilai	Bobot	TKK
1	Persentase Zona maritim dan regulasi yang telah ditetapkan	78	60%	82,06
2	Persentase Posisi kepentingan Indonesia yang terakomodir di dalam regulasi perairan dan dasar laut internasional	89	40%	

Adapun rincian perhitungannya sebagai berikut:

1. Persentase Zona maritim dan regulasi yang telah ditetapkan

No	Zona Maritim	Identifikasi (0,3)	Penyusunan (0,3)	Penetapan (0,4)	Jumlah
1	<i>Updating</i> Titik Dasar/Garis Pangkal	0,3	0,3	0,25	0,85
2	Penetapan Teluk Yuridis dan Perairan Pedalaman	0,3	0,3	0,05	0,65
3	Penetapan Segmen Batas Maritim	0,3	0,3	0,25	0,85
4	Submisi Ekstensi Landas Kontinen Selatan Jawa dan Nusa Tenggara	0,3	0,3	0,05	0,65
5	Penetapan Regulasi Landas Kontinen	0,3	0,3	0,25	0,85
6	Penetapan Regulasi Nasional terkait KDLI	0,3	0,3	0,2	0,8

No	Zona Maritim	Identifikasi (0,3)	Penyusunan (0,3)	Penetapan (0,4)	Jumlah
Total					4,65

Formula Perhitungan: $\frac{\text{Zona Maritim dan Regulasi yang Telah Ditetapkan}}{\text{Jumlah Zona Maritim yang Perlu Ditetapkan}} \times 100\%$

Komponen	Jumlah	Nilai
Zona Maritim dan Regulasi yang Telah Ditetapkan	4,65	77,5%
Jumlah Zona Maritim yang Perlu Ditetapkan	6	

2. Persentase Posisi kepentingan Indonesia yang terakomodir di dalam regulasi perairan dan dasar laut internasional

No	Kepentingan Indonesia	Terakomodir	Proses
1	<i>Interest of land-based producer</i>	1	
2	<i>The interest of developing state</i>	1	
3	<i>Environmental protection</i>	1	
4	<i>Area based management tool/ Regional Environmental Management Planning</i>	1	
5	<i>Adjacency</i>	1	
6	<i>Access and Benefit Sharing</i>	1	
7	<i>The interest of developing state</i>	1	
8	<i>Fish as MGR</i>		0,5
9	<i>Archipelagic state</i>		0,5

Formula Perhitungan: $\frac{\text{Posisi Kepentingan Indonesia yang Terakomodir}}{\text{Jumlah Posisi Dasar Indonesia}} \times 100\%$

Komponen	Jumlah	Nilai
Posisi Kepentingan Indonesia yang Terakomodir	8	88,8%
Jumlah Posisi Dasar Indonesia	9	

b. Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim

Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim terbentuk dari persentase indikator yang mendukung antara lain persentase kualitas ketahanan maritim, persentase optimalisasi keamanan maritim, dan persentase keberhasilan pengelolaan keamanan dan ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.

Nilai Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim diperoleh berdasarkan perhitungan sebagai berikut:

No	Komponen	Nilai	Bobot	TKKM
1	Persentase kualitas ketahanan maritim	95	33%	92,08
2	Persentase optimalisasi keamanan maritim	93,75	33%	
3	Persentase keberhasilan pengelolaan keamanan dan ketahanan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil	87,5	33%	

Adapun rincian perhitungannya sebagai berikut:

1) Persentase kualitas ketahanan maritim

No	Aspek ketahanan maritim	Yang dikoordinasikan			Jumlah (1)
		Peningkatan kapasitas SDM (0.35)	Evaluasi implementasi konvensi internasional (0.30)	Kerja sama (nasional/regional/global) (0.35)	
1	Sumber daya pesisir dan kelautan berkelanjutan	0.35 Launching Blue Finance Accelerator Konsultasi Program Pembangunan Biru Indonesia X ASSIST UNDP	0.30 International Conference on Shipping Decarbonization in Indonesia	0.35 • Minutes of Meeting Penyelenggaraan BMD Indonesia Prancis • Keikutsertaan Indonesia pada HLP SOE	1
2	Perlindungan lingkungan kelautan (konservasi dan pelestarian)	0.35 Penyelenggaraan <i>Southeast Asia Forum on Sustainable Capture Fisheries</i> (ASEAF-SFC)	0.30 • Rapat Finalisasi National Action Plan Glolitter • Rapat Koordinasi Hibah Glolitter	0.35 • MoU Kerjasama SeaCleaner • Rapat Terbatas ATSEA • Rencana Operasi Kapal Mobula 8 dan Kunjungan tinjauan Kapal Mobula 8	1
3	Pemberdayaan Masyarakat dalam konteks ketahanan maritim	0,35 Submisi Keikutsertaan Indonesia pada Glolitter	0,15 Rapat Koordinasi Tindaklanjut Usulan Indonesia dalam Menyusun Regional Convention on the Protection of the Marine Environment	0.35 4 th ASEAN India Workshop on Blue Economy	0.85

			and the Coastal Region in the Arafura and Timor Sea		
Total					2.85

Pedoman pemberian nilai:

Kegiatan berkaitan erat untuk mengoptimalkan aspek = nilai penuh

Kegiatan berupa supporting untuk mengoptimalkan aspek = nilai setengah penuh

Kegiatan yang dilakukan tidak berkaitan = 0

2) Persentase Kualitas Ketahanan Maritim

$$= \frac{\text{Aspek Ketahanan Maritim yang Dikoordinasikan}}{\text{Jumlah Aspek Ketahanan Maritim}} \times 100\%$$

$$= \frac{2.85}{3} \times 100\%$$

$$= 95 \%$$

3) Persentase Optimalisasi Keamanan maritim

No	Aspek Pendukung Keamanan Maritim	Yang telah dioptimalkan				Jumlah (1)
		Peningkatan kapasitas SDM (0.25)	Evaluasi implementasi konvensi internasional (0.25)	Kerja sama (nasional/ regional/ Internasional) (0.25)	Implementasi regulasi (0.25)	
1	Penanganan dan pencegahan potensi pelanggaran di pelabuhan	0.25 Draf Protokol Keamanan data dalam Pertukaran Data dan Informasi dalam rangka Penegakan Hukum di Laut	0.125 Rapat Pembubuhan Paraf SOP Penegakan Hukum di Laut	0.25 • Penyelenggaraan API Hub sebagai Saran Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut • Rapat Monev Pertukaran data dan informasi	0.25 Penyelenggaraan FGD Keamanan Pelabuhan dari Ancaman Terorisme	0.875
2	Penanganan dan pencegahan potensi	0.25 • Laporan Penyelenggaraan Pelatihan	0.25 • FGD Keamanan dan Ketahanan	0.25 • Penandatanganan MoU Kerjasama Trial Platform IORIS	0.25 • Penyelenggaraan API Hub sebagai	1

pelanggaran di laut	user Platform IORIS Crimario • Laporan Penyelenggaraan Pelatihan Area Admin Platform IORIS Crimario	Kabel Bawah Laut • Laporan Keikutsertaan Maritime Law Enforcement Dialogue (MLED) dan Contact Group on the Sulu and Celebes Seas (CGSCS)	dalam Pengawasan Laut • Rapat koordinasi Pemanfaatan Satelit ICEYE untuk pengawasan laut • Rapat Penyerahan API Hub dari UNODC ke Pemerintah Indonesia	Saran Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut • Kepmenko Polhukam No. 55 tahun 2022 Keterlibatan dalam Forum Keamanan dan Penegakan Hukum di wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia sebagai tindak lanjut i PP 13 tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan dan Penegakan Hukum di wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia	
Total					1.875

Pedoman pemberian nilai:

Kegiatan berkaitan erat untuk mengoptimalkan aspek = nilai penuh

Kegiatan berupa supporting untuk mengoptimalkan aspek = nilai setengah penuh

Kegiatan yang dilakukan tidak berkaitan = 0

Persentase Optimalisasi Keamanan Maritim

$$= \frac{\text{Aspek Keamanan Maritim yang telah Dioptimalkan}}{\text{Jumlah Aspek Pendukung Keamanan Maritim}} \times 100\%$$

$$= \frac{1.875}{2} \times 100\%$$

$$= 93,75 \%$$

4) Persentase Keberhasilan Pengelolaan Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil

No	Aspek Keamanan dan Ketahanan Wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil	Yang dikoordinasikan				Jumlah
		Keterlibatan Pemda (0.25)	Kelompok Masyarakat WP3K (0.25)	Produk Hukum (0.25)	Evaluasi Implementasi Produk Hukum (0.25)	
1	Fasilitas pelayanan dasar, sosial dan ekonomi	0.25 Laporan Rapat Pelindungan dan Kesejahteraan Awak Kapal Perikanan	0,25 Laporan SAFE Seas Project Close (Penyelenggaraan Fisher Center di Bitung dan Tegal oleh masyarakat lokal)	0.25 Draf Kepmenko tentang Harmonisasi dan Koordinasi Peraturan Pekerja Sektor Perikanan khususnya yang bekerja di atas kapal ikan	0.25 Rapat Koordinasi dan Harmonisasi Peraturan Pekerja Sektor Perikanan khususnya yang bekerja di atas kapal ikan	1
2	Ketahanan ekonomi lokal	0.25 <i>Focus Group Discussion: Seas Labour Conference</i>	0.25 •Laporan FGD Membangun Konsep Ketahanan Maritim	0.25 MoU Kerjasama SeaCleaner	0.25 Laporan Pertemuan Lunch Meeting pembahasan	1

			Indonesia di WP3K • Laporan Kunjungan Rencana Peninjauan Pelindungan Awak Kapal Perikanan		Pelindungan Awak Kapal Perikanan	
3	SDM terampil di sektor maritim dalam konteks Pengawasan Keamanan WP3K	0.125 Laporan Observasi Inspeksi Bersama di Provinsi Sulawesi Utara (Implementasi pelatihan inspeksi bersama oleh FORDA PAKP)	0.25 Rakor Optimalisasi Pokmaswas		0.25 • Laporan SAFE Seas Project Close • Laporan Observasi Inspeksi Bersama di Provinsi Sulawesi Utara (Implementasi SK Gubernur Provinsi Sulawesi Utara Nomor 117 Tahun 2020 tentang Pembentukan FORDA PAKP Sulawesi Utara	0.625
Total						2.625

Pedoman pemberian nilai:

Kegiatan berkaitan erat untuk mengoptimalkan aspek = nilai penuh

Kegiatan berupa supporting untuk mengoptimalkan aspek = nilai setengah penuh

Kegiatan yang dilakukan tidak berkaitan = 0

Persentase Keberhasilan Pengelolaan Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil

$$= \frac{\text{Aspek Keamanan dan Ketahanan WP3K yang Dikoordinasikan}}{\text{Jumlah Aspek Keamanan dan Ketahanan WP3K}} \times 100\%$$

$$= \frac{2.625}{3} \times 100\%$$

$$= 87.5\%$$

c. Tingkat Keselamatan Maritim

Perwujudan keselamatan maritim diukur dengan indikator Tingkat Keselamatan Maritim. Indikator tersebut adalah indeks komposit yang menggambarkan agregasi dari tiga nilai indikator keselamatan maritim, yaitu: keandalan sarana bantu navigasi pelayaran, keselamatan aktivitas pelayaran, dan penanganan kecelakaan maritim.

Tingkat keandalan sarana bantu navigasi pelayaran mencerminkan optimal atau tidaknya kinerja Pemerintah Indonesia dalam menjamin keselamatan melalui upaya penyelenggaraan keselamatan kenavigasian. Pada indikator tingkat keselamatan pelayaran outcome ideal yang ingin dicapai adalah semua kapal yang berlayar di perairan Indonesia berhasil berlayar dengan selamat atau tanpa insiden dari pelabuhan asal sampai dengan pelabuhan tujuan. Outcome tersebut mencerminkan optimal atau tidaknya hasil dari upaya Pemerintah Indonesia dalam menjamin keselamatan pelayaran. Selanjutnya pada indikator tingkat penanganan kecelakaan maritim mencerminkan optimal atau tidaknya peranan dan kehadiran Pemerintah Indonesia dalam menangani kondisi insiden/kecelakaan yang tidak dapat dihilangkan sepenuhnya terlepas dari semua upaya pencegahan yang telah dilakukan.

Pada akhir Desember 2022, diperoleh angka Tingkat Keandalan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran sebesar 94,44%, angka Tingkat Keselamatan Maritim sebesar 99,98% , dan angka Tingkat Penanganan Kecelakaan Maritim sebesar 70%. Dengan demikian angka Tingkat Keselamatan Maritim dihitung sebesar:

$$TKM = \frac{\%B1 + \%B2 + \%B3}{3}$$

$$TKM = \frac{94,44 + 99,98 + 70}{3}$$

$$TKM = \frac{264,42}{3}$$

$$TKM = 88,14\%$$

Berdasarkan data-data di atas, perolehan nilai Tingkat Kedaulatan Maritim (TKM) sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 \text{TKM} &= 30\% \text{TKW} + 35\% \text{TKKM} + 35\% \text{TKM} \\
 &= 30\% \cdot 82,06 + 35\% \cdot 92,08 + 35\% \cdot 88,14 \\
 &= 24,62 + 32,22 + 30,85 \\
 &= 87,70\% \approx 4 \text{ (Sangat Berdaulat)}
 \end{aligned}$$

Persentase	Nilai	Keterangan
$0 < x \leq 25$	1	Kurang Berdaulat
$25 < x \leq 50$	2	Cukup Berdaulat
$50 < x \leq 75$	3	Berdaulat
$x > 75$	4	Sangat Berdaulat

Selanjutnya, dilakukan konversi sehingga diperoleh nilai

Tingkat Kedaulatan Maritim sebesar 4.

IKU 2: Persentase Inisiasi Indonesia yang Diusulkan dan/atau Diterima di Forum Internasional.

Pada tahun 2022, Kemenko Marves telah berpartisipasi dalam berbagai forum internasional terkait kemaritiman diantaranya sebagai berikut:

a. Forum IMO antara lain:

1. Mengusulkan perubahan masa jabatan pada Organisasi IMO guna menciptakan organisasi yang progresif
2. Mengusulkan dilakukannya impact assesment dalam perhitungan indicator intensitas karbon dalam pelayaran guna menciptakan aktivitas maritim yang ramah lingkungan dan berkelanjutan
3. Mengusulkan penyediaan sertifikat elektronik bagi pelaut untuk menunjang efektifitas aktivitas pelayaran, pemudahan pemberian sertifikat magang bagi para pelajar/mahasiswa bidang pelayaran yang proses pembelajarannya terdampak pandemic
4. Mengusulkan penyediaan sertifikat elektronik bagi pelaut guna menunjang efektifitas aktivitas pelayaran yang modern
5. Mengusulkan kemudahan dalam memperoleh sertifikat pelaut bagi para pelajar/mahasiswa bidang pelayaran yang proses pembelajarannya terdampak pandemic.

b. AIS Forum antara lain:

6. Menegaskan kesungguhan untuk mempererat kerja sama dan melakukan kolaborasi sesuai area kerja sama AIS Forum

7. Mendorong inovasi dan penguatan pembiayaan program kelautan berkelanjutan terutama dalam mendukung aktivitas ekonomi biru guna mendukung kesejahteraan Bersama
 8. Menyatakan kesepahaman bersama, dan komitmen memperkuat kelembagaan kerja sama AIS Forum.
 9. Menyetujui serta memberikan mandate kepada Indonesia untuk melaksanakan pertemuan pertama tingkat Kepala Negara dari forum negara-negara pulau dan kepulauan.
- c. BBNJ antara lain:
10. Frasa “archipelagic state” termuat dalam kelima pilar utama pembahasan *refreshed text* International Legally Binding Instrument BBNJ
 11. Forum menerima usulan untuk memuat dan mempertahankan frasa *adjacent coastal state* sebagai upaya perlindungan hak-hak negara pantai
 12. Usulan untuk menggunakan frasa “fishing and fishing activities” pada bab terkait *Marine Genetic Resources*

SS.2 Terwujudnya Ketahanan Energi

IKU: Indeks Ketahanan Energi

Sasaran strategis ini merupakan tugas dan fungsi tambahan dengan adanya perubahan SOTK pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim menjadi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi. Sebagai pengukuran atas pencapaian ketahanan energi merujuk pada nilai Indeks Ketahanan Energi yang diterbitkan oleh Dewan Energi Nasional.

Perhitungan nilai indeks ketahanan energi berdasarkan pada empat indikator nilai yakni kemampuan akses energi (*accessibility*), keterjangkauan harga energi (*affordability*), penggunaan energi yang ramah lingkungan (*acceptability*), dan ketersediaan energi (*availability*). Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Kementerian ESDM. Pengukuran indeks ketahanan energi dihitung menggunakan formula sebagai berikut:

Indeks Ketahanan Energi:

$$\begin{aligned}
 &= \textit{availability} (40,65\%) + \textit{accessibility} (26,12\%) + \textit{affordability} (19,10\%) + \\
 &\quad \textit{acceptability} (14,13\%) \\
 &= 75,87 (40,65\%) + 46,97 (26,12\%) + 83,45 (19,10\%) + 81,60 (14,13\%)
 \end{aligned}$$

$$= 30,84 + 12,27 + 15,94 + 11,53$$

$$= 70,58 \text{ (Tahan)}$$

Dimana hasil pengukuran setiap hasil perhitungan indikator dapat diperincikan sebagai berikut:

1. *Availability* = diversifikasi energi primer (43,25%) + kondisi penyediaan energi Fosil (28,08%) + potensi EBT (40,61%)

$$= 25,42 + 12,51 + 37,94$$

$$= 75,87$$
2. *Accessibility* = Keandalan Infrastruktur BBM (13,09%) + Keandalan Infrastruktur Gas (14,41%) + Keandalan Infrastruktur LPG (10,51%) + Keandalan Infrastruktur Listrik (25,72%) + Optimalisasi Pemanfaatan Batubara (8,82%) + Penyediaan Infrastruktur EBT (27,47%)

$$= 7,14 + 8,86 + 8,7 + 16,24 + 3,62 + 2,41$$

$$= 46,97$$
3. *Affordability* = Efisiensi penggunaan Energi (33,06%) + Produktivitas Energi Sektor (23,46%) + Harga BBM (12,49%) + Harga Listrik (19,35%) + Harga LPG (11,63%)

$$= 16,53 + 23,46 + 12,49 + 19,35 + 11,63$$

$$= 83,46$$
4. *Acceptability* = Emisi gas rumah kaca

$$= 81,60$$

Berdasarkan perhitungan pada triwulan III Tahun 2021 diperoleh nilai Indeks Ketahanan Energi sebesar 7,19 (**kategori tahan**).

3.1.2. Customer Perspective

SS. 3 Meningkatkan Peran Aktif dalam Penerapan Hukum dan Perjanjian Maritim untuk Menjaga Kedaulatan Maritim

IKU: Persentase Penerapan dan Inisiasi Gagasan Indonesia Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim

Rincian Output yang mendukung SS.3 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan

Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia.

Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim adalah terlaksananya peran aktif Indonesia dalam hubungannya antar negara di dunia baik yang berbatasan langsung maupun dengan negara-negara lainnya di berbagai kawasan, bersinergi dengan berbagai inisiatif sesuai dengan kepentingan nasional guna memberikan sumbangan dan kontribusi positif bagi perdamaian dunia, mendorong kerja sama maritim dengan berbagai negara melalui proyek-proyek bersama, dialog kebijakan, pertukaran teknik dan pertemuan-pertemuan bilateral maupun regional dengan menerapkan prinsip-prinsip kesetaraan, saling menghargai, percaya dan menguntungkan dan dituangkan dalam Memorandum Saling Pengertian (MSP) yang disepakati bersama, ratifikasi hukum-hukum internasional menjadi hukum nasional dan lain sebagainya.

Meningkatnya peran aktif dalam penerapan hukum dan perjanjian maritim untuk menjaga kedaulatan maritim sebagai sasaran strategis kinerja (SS.1). Indikator yang digunakan untuk mengukur sasaran strategis ini adalah **Pertama**, Persentase Internalisasi Peraturan Maritim dan Hukum Laut Internasional dan Keselarasan Peraturan Perundang-undangan Nasional Bidang Maritim (**Variable A**). **Kedua**, Persentase perjanjian bilateral, regional dan multilateral di bidang maritim yang terimplementasikan (**Variabel B**). Dengan formulasi perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} A \times (60\%) + B \times (40\%) &= (90 \times 60\%) + (71,43 \times 40\%) \\ &= 54\% + 28,57\% \\ &= 82,57\% \end{aligned}$$

Persentase Internalisasi Peraturan Maritim dan Hukum Laut Internasional dan Keselarasan Peraturan Perundang-undangan Nasional Bidang Maritim (**Variable A**) sebesar 90, didapat dari perhitungan sebagai berikut:

$$A = \frac{\text{Progres Capaian Regulasi dan Kebijakan Maritim yang dikoordinasikan}}{\text{Jumlah Regulasi dan Kebijakan Maritim yang dikoordinasikan}} \times 100\%$$

$$A = \frac{72}{8} \times 100\%$$

$$A = 90\%$$

Persentase Internalisasi Peraturan Maritim dan Hukum Laut Internasional dan Keselarasan Peraturan Perundang-undangan Nasional Bidang Maritim	Rakor Substansi	FGD/ Penajaman	Penyusunan Draft	Rakor Substansi Hukum	Finalisasi Draft	Jumlah Point
	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6
Penyusunan Inpres Percepatan Penyediaan Akses Tenaga Listrik di Desa Belum Berlistrik	0,2	0,2	0,2			1
Pembentukan Peraturan Turunan Pengesahan STCW-F 1995	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6
Penyusunan RPerpres RAN PPAKP	0,2	0,2	0,2			1
Penyusunan RPP tentang Pengelolaan Sumber Daya Air	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
RPP Penyelenggaraan Keamanan, Keselamatan dan Penegakan Hukum di Wilayah Perairan Indonesia dan Wilayah Yurisdiksi Indonesia	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
Rperpres Kebijakan Nasional KKPH	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
RUU Landas Kontinen	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
Ratifikasi Flight Information Region (FIR)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	1
Total Nilai Point						7,2
Total Persentase						90%

Persentase Internalisasi perjanjian bilateral, regional dan multilateral di bidang maritim yang terimplementasikan (**Variable B**) sebesar 71,43%, didapat dari perhitungan sebagai berikut:

$$A = \frac{\text{Jumlah Perjanjian Bilateral, Regional, dan Multilateral yang diimplementasikan}}{\text{Jumlah Perjanjian Bilateral, Regional, dan Multilateral}} \times 100\%$$

$$A = \frac{5}{7} \times 100\%$$

$$A = 71,43\%$$

Persentase Internalisasi perjanjian bilateral, regional dan multilateral di bidang maritim yang terimplementasikan	Poin
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Korea	1
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Belanda	1
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Jerman	0
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Inggris	1
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Perancis	1
Perjanjian Kerjasama Kemaritiman RI-Denmark	0
Perjanjian Aktif Indonesia dalam Sidang Tahunan IMO	1
Total Nilai Poin	1
Total Persentase	71,43%

Kegiatan dan Perjanjian Maritim yang dilaksanakan pada tahun 2022 secara terperinci adalah sebagai berikut:

1. Memorandum Saling Pengertian antara Kementerian Samudera dan Perikanan Republik Korea dan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia tentang Kerja Sama Maritim.
2. Memorandum Saling Pengertian antara Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia dan Kementerian Samudra dan Perikanan Republik Korea tentang Kerja Sama Maritim di Bidang Industri Jasa Anjungan Lepas Pantai.
3. Pengaturan Pelaksanaan antara Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia, dan Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia, di Satu Sisi dan Kementerian Samudra dan Perikanan Republik Korea, di Sisi Lainnya tentang Proyek Percontohan untuk Pembongkaran dan Pemanfaatan Kembali.
4. Memorandum Saling Pengertian antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Jerman tentang Kerja Sama Maritim.
5. Memorandum Saling Pengertian antara Pemerintah Belanda dan Pemerintah Indonesia tentang Kerja Sama Maritim.
6. Memorandum Saling Pengertian antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Kerajaan Inggris Raya tentang Aktivitas Kerja Sama di Bidang Maritim.
7. Memorandum Saling Pengertian antara Pemerintah Kerajaan Denmark dan Pemerintah Republik Indonesia tentang Kerja Sama Maritim.
8. Pernyataan Bersama oleh Republik Indonesia dan Republik Perancis Mengenai Kerja Sama Maritim.
9. Memorandum Saling Pengertian tentang Kerja Sama Maritim antara Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Amerika Serikat.
10. *Letter of Intent between the Coordinating Ministry of Maritime Affairs of the Republic of Indonesia and the United Nations Development Programme (UNDP).*
11. *Financing Agreement between the Coordinating Ministry for Maritime Affairs of the Republic of Indonesia and the United Nations Development Programme (UNDP).*
12. Kesepakatan penetapan garis batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Republik Indonesia dan Pemerintah Vietnam menjadi salah satu deliverables pertemuan Presiden Indonesia-Vietnam.

SS. 4 Terwujudnya Keamanan dan Ketahanan Maritim Indonesia

IKU: Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim

Rincian Output yang mendukung SS.4 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness); 2). Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil (WP3K); 5). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan.

Indikator pada sasaran strategis ini adalah Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim yang terbentuk dari persentase indikator yang mendukung antara lain peningkatan penyelesaian kasus pelanggaran kedaulatan maritim, peningkatan sumber daya kelautan dan perikanan dan peningkatan antusias pada pekerjaan di sektor maritim.

Kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai target pada IKU ini pada tahun 2022 adalah:

1. Pengembangan Sumber daya pesisir dan kelautan berkelanjutan.
2. Perlindungan lingkungan kelautan (konservasi dan pelestarian).
3. Pemberdayaan Masyarakat dalam konteks ketahanan maritim.
4. Penanganan dan pencegahan potensi pelanggaran di pelabuhan.
5. Penanganan dan pencegahan potensi pelanggaran di laut.
6. Fasilitas pelayanan dasar, sosial dan ekonom.
7. Ketahanan ekonomi lokal.
8. Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) terampil di sektor maritim dalam konteks Pengawasan Keamanan WP3K.

SS.5 Terwujudnya Kepastian Hukum Wilayah Indonesia dan Terjaganya Kepentingan Indonesia

IKU: Tingkat Kepastian Kewilayahan Indonesia

Rincian Output yang mendukung SS.5 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan; 3). Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia; 5). Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional; 6). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Realignment Flight

Information Region (FIR); 7). Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum).

Keberhasilan Indonesia dalam menetapkan kepastian akan kewilayahannya baik wilayah kedaulatan maupun wilayah berdaulat secara umum merujuk pada regulasi yang tercantum dalam UNCLOS. Untuk itu Kemenko Marves berusaha untuk mengoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait untuk melakukan percepatan penetapan atas titik dasar dan garis pangkal Indonesia, kepastian batas maritim Indonesia, potensi perluasan wilayah melalui ekstensi landas kontinen, serta terbentuknya regulasi nasional terkait penetapan kewilayahan.

Kegiatan yang dilaksanakan pada tahun 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Percepatan Pengesahan Perjanjian Indonesia-Singapura (*Realignment Flight Information, Defence Cooperation Agreement, dan Extradition Treaty*)
2. Kesepakatan Penetapan Batas Maritim antara Republik Indonesia dan Pemerintah Vietnam terkait batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).
3. Penetapan Perairan Pedalaman dan Revisiting Garis Pangkal melalui Koordinasi Percepatan Pembentukan Regulasi Nasional (PP No. 38 Tahun 2022).
4. Konsolidasi Landas Kontinen di luar 200 Mil melalui Penyampaian Presentasi Submisi Parsial Ketiga Landas Kontinen Ekstensi Segmen Barat Daya Sumatera dan Penyerahan Dokumen Submisi Parsial Keempat Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara kepada UN-CLCS PBB di New York. Serta Penyusunan buku putih perluasan Landas Kontinen Indonesia.
5. Pembangunan Menara Suar di Karang Singa pada Provinsi Kepulauan Riau.
6. Pemetaan dan Penamaan Rupabumi.
7. Penyelenggaraan data dan Informasi Kelautan
8. Rujukan Nasional Data Kewilayahan.
9. Pengelolaan Kawasan Dasar Laut Internasional (KDLI) melalui Percepatan Pembentukan Regulasi Nasional (PERPRES) Peran Aktif Indonesia di KDLI.
10. Partisipasi Aktif di International Seabed Authority (ISA).
11. Peran Aktif Pemerintah RI dalam *Marine Biodiversity Beyond National Jurisdiction* (BBNJ) dalam mengakomodir kepentingan untuk Negara Kepulauan, Batasan Negara Berpantai serta Penangkapan Ikan dan Aktifitas Penangkapan Ikan.
12. Inisiasi dalam forum *Archipelagic and Island States* (AIS).

SS.6 Terwujudnya Keselamatan Maritim Indonesia

IKU: Tingkat Keselamatan Maritim di Indonesia

Rincian Output yang mendukung SS.6 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional; 2). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim; 3). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut; 4). Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim.

Perwujudan keselamatan maritim diukur dengan indikator Tingkat Keselamatan Maritim. Indikator tersebut adalah indeks komposit yang menggambarkan agregasi dari tiga nilai indikator keselamatan maritim, yaitu: keandalan sarana bantu navigasi pelayaran, keselamatan aktivitas pelayaran, dan penanganan kecelakaan maritim.

Kegiatan yang dilaksanakan pada tahun 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Koordinasi persiapan pengajuan proposal revisi aturan Sistem Pelaporan Kapal (Ship Reporting System (Straitrep/SRS)) di Bagan Pemisah Lalu Lintas di Selat Malaka dan Selat Singapura untuk Peningkatan Keamanan dan Keselamatan dan Perlindungan Lingkungan Maritim.
2. Pengembangan jasa kemaritiman di area labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau dan Provinsi Banten.
3. Persiapan Pengajuan Proposal Penetapan Kawasan Perairan Sangat Sensitif (*Particularly Sensitive Sea Area/PSSA*) di Selat Lombok.
4. Usulan Penetapan Kewajiban Asuransi Untuk Kapal Asing yang Melintasi Perairan Indonesia.
5. Konvensi Pembatasan Tanggung Jawab Klaim Maritim (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claim (LLMC))
6. Pembahasan Pendangkalan pada Alur Masuk Galangan Kapal di Indonesia.
7. Kolaborasi G to G Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Republik Korea di Sektor Kemaritiman.
8. Pembongkaran (Decommissioning) Anjungan Minyak dan Gas Tidak Terpakai di Perairan Indonesia.
9. Pengembangan Industri Penutuhan Kapal yang Aman dan Ramah Lingkungan.

10. Penanganan Kerangka Kapal Perang Asing
11. Sinkronisasi Data dan Informasi mengenai Kerangka Kapal di Perairan Indonesia.
12. Pemanfaatan Potensi Ekonomi Maritim di Selat Sunda.
13. Koordinasi Penetapan Alur Pelayaran dan Pemenuhan Sarana Prasarana Kenavigasian dan Keselamatan Pelayaran di Danau Toba.
14. Peningkatan Standar Kelayakan dan Kelaiklautan Kapal Non-Konvensi.
15. Penyusunan Dokumen penaksiran risiko keselamatan maritim (*maritime safety assessment*) pada Segmen Laut Selat Malaka.
16. Penyusunan Dokumen Pedoman Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kerja (SMK-3) pada Industri Galangan Kapal.
17. Perbaikan Manajemen Pelabuhan Perikanan.
18. Koordinasi penanganan insiden tubrukan kapal penyeberangan di Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi, Jawa Timur.
19. Koordinasi pemantauan dan evaluasi pelaksanaan rekomendasi KNKT terkait kasus tenggelamnya KMP Yunicee dalam rangka perbaikan tata Kelola Pelabuhan penyeberangan di Indonesia.
20. Koordinasi Pembahasan Penyelesaian kecelakaan Kapal Tanker MT Young Yong berbendera Djibouti yang kandas di jalur pipa gas Singapura, dekat Pulau Takong Kecil, Batam, Kepulauan Riau (Kepri),

SS.7 Meningkatkan Ketahanan Energi

IKU: Tingkat Ketahanan Energi

Rincian Output yang mendukung SS.7 antara lain, yaitu: 1). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga; 2). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional; 3). Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional.

Perhitungan nilai tingkat ketahanan energi berdasarkan pada empat indikator nilai yakni kemampuan akses energi (*accessibility*), keterjangkauan harga energi (*affordability*), penggunaan energi yang ramah lingkungan (*acceptability*), dan ketersediaan energi (*availability*).

Kegiatan yang dilaksanakan pada tahun 2022 untuk mencapai target pada IKU ini adalah:

1. Pemanfaatan *Carbon Capture and Storage* (CCS) atau Sistem Penangkapan CO₂ untuk Pengembangan Industri-Industri di Indonesia.
2. Perumusan Langkah Strategis dan Operasional Menuju Target 1 Juta Barel Minyak Per Hari melalui Usulan Perbaikan Insentif Fiskal di Usaha Hulu Migas dalam Perubahan PP 27/2017 & PP 53/2017.
3. Pengembangan Kilang Existing/*Refinery Development Master Plan* (RDMP) dan Pembangunan Kilang Baru/*Grass Root Refinery* (GRR) pada kilang existing di Balongan, Balikpapan, Tuban, Cilacap, Dumai, dan Plaju
4. Perencanaan Desain Besar Ekosistem Pemanfaatan Gas Bumi Nasional melalui Percepatan Pembangunan Jaringan Gas Rumah Tangga.
5. Pengendalian Kerja Sama Implementasi Peraturan Presiden No 35 Tahun 2018 tentang Percepatan Pembangunan Instalasi Pengolah Sampah Menjadi Energi Listrik Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan pada 12 Kota (sesuai arahan Bapak Presiden RI)
6. Pengembangan Ekonomi Maritim Berbasis Energi Terbarukan atau (*Renewable Energy-Based Economic Development*) REBED Pulau Belitung.
7. Harmonisasi Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pengelolaan Sumber Daya Air.
8. Pengawasan Daftar Inventarisasi Masalah (DIM) Rancangan Undang-Undang Energi Baru dan Energi Terbarukan (RUU EBET) terkait substansi Power Wheeling.
9. Koordinasi Pencapaian Rasio Elektrifikasi 100% di Indonesia.
10. Pengawasan Revisi Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 66/PMK.010/2015 tentang Fasilitas Pembebasan Bea Masuk Atas Impor Barang Modal Bagi Industri Pembangkitan Tenaga Listrik untuk Kepentingan Umum.
11. Percepatan Pembangunan Infrastruktur Ketenagalistrikan melalui Program Dedieselisasi (Program Mengurangi Emisi Karbon Dan Meningkatkan Bauran Energi Bersih)

3.1.3. Internal Business Process Perspective

SS.8 Efektivitas Rancangan Kebijakan di Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

1. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia

Sebagai tindak lanjut dari Pasal 4 ayat (3) Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi cq. Deputi Bidang

Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi melaksanakan kegiatan penyusunan Peraturan Presiden Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025. Berikut serangkaian kegiatan atau proses penyusunan RPerpres tersebut selama tahun anggaran 2022.

Pada tanggal 22 Februari 2022 RPerpres tersebut akhirnya telah disetujui dan ditandatangani oleh Presiden pada tanggal 22 Februari 2022 melalui Peraturan Presiden Nomor 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025.

Pasca diterbitkannya Perpres Nomor 34 Tahun 2022, Kemenko Marves menindaklanjutinya dengan melakukan sosialisasi sekaligus penajaman target antara dari setiap renaksi yang ada ke dalam target triwulanan. Penajaman target dilakukan agar target dari renaksi pada setiap tahunnya dapat dimonitoring melalui target tahunan yang kemudian di pecah (breakdown) ke dalam target triwulan II, III dan IV atau B06, B09 dan B12

Proses monitoring dan evaluasi renaksi KKI telah dilakukan di tahun 2022 melalui Aplikasi Sismonev 2.0 (Sistem Monitoring dan Evaluasi) yang dikelola oleh Kantor Staf Presiden. Ada 5 (lima) Tahapan penginputan kegiatan Renaksi KKI pada aplikasi SISMONEV KSP, antara lain 1. penyusunan dan penajaman F8K (Format 8 Kolom); 2. penginputan pada SISMONEV 2.0; 3. pelaporan capaian target melalui SISMONEV 2.0; 4. Verifikasi capaian target melalui SISMONEV 2.0; dan 5. laporan Hasil Monitoring dan Evaluasi Sebagian besar K/L.

Penginputan dilakukan melalui website serambi.go.id yang terdiri dari 7 akun user sesuai jumlah Tim Pokja dengan ketentuan 1 akun User Admin dapat diakses oleh semua anggota dalam 1 Pokja. Dalam penginputan perlu diperhatikan bahwa User Admin K/L tidak disarankan untuk membuat folder baru jika Renaksinya masih di dalam 1 Pilar yang sama guna integrasi dalam satu dokumen yang sama.

Adapun Format 8 Kolom pada aplikasi SISMONEV KSP perlu memperhatikan penyesuaian dengan kolom Matriks Rencana Aksi KKI antara lain: Tools Prioritas menyesuaikan dengan kolom Pilar KKI, Tools Program menyesuaikan dengan kolom Program, Tools Rencana Aksi menyesuaikan kolom Kegiatan, Tools Kriteria Keberhasilan menyesuaikan dengan kolom Sasaran, Tools Ukuran Keberhasilan.

Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi tersebut dilakukan di setiap tahun pada periode 2021-2025 melalui pelaporan pada aplikasi Sismonev 2.0. Hasil dari pelaporan pemantauan dan evaluasi tersebut akan dijadikan bahan dalam penyusunan laporan pelaksanaan Renaksi KKI kepada Presiden.

Hambatan

Penginputan pelaporan telah dilakukan K/L terkait namun masih banyak yang perlu dilakukan perbaikan dalam pelaporan tersebut.

Tindak Lanjut

Tindak lanjut kegiatan ini adalah penginputan **Alternatif Pertama**, Perlu adanya koordinasi dengan Sekretariat Kantor Staf Presiden sebagai pengelola aplikasi Sismonev 2.0. mengenai waktu pelaksanaan atau input capaian dari implementasi Renaksi KKI pada B06, B09 dan B12 sehingga tidak perlu menunggu surat pemberitahuan atau notifikasi terkait pelaporan. **Alternatif Kedua**, Perlu adanya percepatan pengesahan Permenko tentang Pedoman Pelaksanaan, Pemantauan, Evaluasi Pelaporan dan Penyesuaian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025 guna mengakomodir atau menindaklanjuti permohonan dari K/L terkait penyesuaian-penyesuaian renaksi yang ada.

2. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim ***(Maritime Domain Awareness)***

Output Rancangan Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness) ada 2 (dua), yaitu **Pertama**, Tahun 2021 sudah ditandatangani Mou dengan 8 KL MoU dengan 8 K/L terkait Penegakan Hukum dilaut antara lain Kementerian Kelautan, Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, LAPAN, TNI, POLRI, BASARNAS, dan BAKAMLA

Kedua, 13 Desember 2019 sudah ditandatangani inisiasi Kemenko Marves dan ESDM maka ditandatangani Mou dengan 8 KL terkait berbagi pakai data, antara lain BMKG, Kementerian Perhubungan, LAPAN, TNI, BIG, BPPT, LIPI dan BAPPENAS.

Implementasi MoU ini di terapkan dalam beberapa pilihan kebijakan antara lain, sebagai berikut: 1). Alternatif Pertama, yaitu: **Pengembangan *Application Programming Interface (API) Hub* sebagai platform Pertukaran Data dan Informasi dalam Rangka Penegakan Hukum di Laut.** API Hub merupakan platform pertukaran data dan informasi dalam rangka penegakan hukum di laut. Saat ini data-data yang

sudah online diantaranya Data Nama dan Jenis Sarana Pengangkut Laut, Data Vessel Declaration, Data AIS berbasis Satelit, Data VMS kapal perikanan, Data tindak pidana kelautan dan perikanan, data operasional penangkapan ikan, data kecelakaan kapal, data alat pemancar sinyal marabahaya (beacon), Data Penginderaan Jauh, Data satelit BRIN, Data Radar, Data long Range Camera, data peta kerawanan laut telah diintegrasikan melalui API Hub yang dapat diakses melalui <https://api1.maritim.go.id/> oleh masing-masing operator Kementerian/Lembaga. 2). Alternatif Kedua, yaitu: **Membentuk Kerjasama dalam bentuk MoU dengan Entitas luar negeri untuk pengembangan *Maritime Domain Awareness (MDA)***. Bekerjasama dengan Entitas Luar Negeri yang bergerak di bidang pengawasan maritim. Penjajakan Kerjasama dengan entitas luar negeri yang memiliki teknologi yang canggih perlu dilakukan untuk meningkatkan kemampuan pengawasan maritim Indonesia dan mengembangkan kapasitas personil. 3). Alternatif Ketiga, yaitu: **Pengembangan Protokol Keamanan Data dan Informasi**. Perlindungan Data dan Informasi sensitive yang bersifat terbatas menjadi hal yang penting karena data-data keamanan laut dapat dimanfaatkan oleh pihak yang tidak bertanggung jawab sebagai ancaman terhadap keamanan nasional sehingga Kemenko Marves memandang perlunya Protokol Keamanan Data dan Informasi.

Kesimpulan

Kebutuhan mekanisme pertukaran data yang efektif menjadi solusi bersama bagi K/L yang memiliki wewenang di laut dilakukan dengan mengembangkan platform API-Hub <https://api1.maritim.go.id/> sebagai media pertukaran data dan informasi dalam rangka penegakan hukum di laut. Pilihan terhadap **Alternatif ke 1** menjadi pilihan pertama untuk dilakukan karena kebutuhan yang mendesak untuk menyinergikan Kementerian/Lembaga dalam rangka penegakan hukum di laut kemudian dilanjutkan dengan **Alternatif ke 3** untuk hal keamanan data dan informasi yang saat ini masih dalam tahanan pengembangan, sedangkan **Alternatif ke 2** masih perlu kajian karena mempertimbangkan keamanan data-data sensitive K/L, data keamanan merupakan aset nasional yang perlu dilindungi dengan sifatnya yang terbatas, dalam penjakannya Kemenko Marves Bersama K/L mengidentifikasi kekurangan dan kelebihan.

3. Rancangan Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan

Organisasi Internasional yang ada di bawah payung Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) seperti *Food and Agriculture Organization (FAO)*, *International Labour Organization (ILO)*, dan *International Maritime Organization (IMO)* mencatat ada sejumlah dua puluh tujuh juta (27.000.000) orang yang bekerja di sektor perikanan tangkap dan Lembaga-lembaga ini mengakui bahwa pekerjaan di sektor perikanan adalah pekerjaan yang paling kotor, paling sulit, dan paling berbahaya (*dirty, difficult and dangerous*).

Dimana *International Chamber of Shipping (ICS)* telah mempublikasikan bahwa Indonesia merupakan negara penyuplai pelaut nomor tiga di dunia untuk kapal niaga dan ILO mencatat Indonesia sebagai penyuplai nomor satu di dunia untuk kapal perikanan.

Sedangkan sampai dengan Juni 2020, Kementerian Perhubungan mencatat bahwa jumlah pelaut di Indonesia saat ini sebanyak 1.172.401 orang, terdiri dari 1.148.381 pelaut laki-laki dan 24.020 pelaut perempuan.

Berdasarkan laporan Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI), sepanjang tahun 2017-2020 terdapat 5.371 pelaut dan awak kapal perikanan yang menjadi korban penelantaran dan eksploitasi. Sehingga saat ini perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan Indonesia yang bekerja di atas kapal dalam dan luar negeri belum maksimal. Seperti Kasus Benjina menunjukkan adanya praktik tindak pidana perdagangan orang untuk tujuan kerja paksa, perbudakan, bahkan eksploitasi seksual

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi selama tahun 2018 dan 2019 sudah mengkoordinasikan penyelesaian beberapa kasus ABK. Khusus tahun 2020 diantaranya adalah pelarungan ABK Indonesia di Kapal Long Xin 929 berbendera China, penelantaran 12 ABK Indonesia yang bekerja di Kapal Percamario Dos (Panama) di Namibia, penelantaran 11 ABK Indonesia di Perairan Somalia yang bekerja di Wadani (Thailand), penelantaran 11 orang ABK Indonesia di Somalia, dan kasus pelarungan pelaut perikanan Indonesia di atas kapal Tiongkok yang muncul di permukaan dari Korea, dan terakhir kasus pelarungan pelaut perikanan Indonesia di kapal berbendera Tiongkok bernama Lu Qing Yuan Yu 623 di Laut Somalia.

Dalam rangka mengatasi permasalahan tersebut di atas, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah memfasilitasi perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan khususnya melakukan koordinasi dengan kementerian/Lembaga terkait untuk menangani kasus ABK tersebut.

Memperhatikan kondisi yang dihadapi pelaut dan awak kapal perikanan tersebut, perlu disusun Rencana Aksi Nasional perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden. Sesuai dengan UU Nomor 11 tahun 2012 juncto UU Nomor 15 tahun 2019 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan dipersyaratkan pengajuan persetujuan Prakarsa.

Untuk mewujudkan perlindungan pelaut dan awak kapal perikanan yang bekerja di kapal-kapal niaga maupun kapal perikanan di dalam dan luar negeri, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi mengajukan permohonan persetujuan prakarsa dalam penyusunan Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan 2021-2024.

Tujuan penyusunan Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan (RAN PPAKP) adalah untuk memastikan negara hadir untuk memberikan perlindungan yang layak dan wajar kepada setiap warga negara Indonesia khususnya warga negara Indonesia (WNI) yang bekerja di sektor perikanan tangkap baik yang bekerja di dalam negeri mau pun di luar negeri. Output rancangan kebijakan pengendalian RAN PPAKP, dimana tanggal 21 Mei 2021 telah dilaksanakan Rapat Pembahasan Surat Izin Prakarsa Perpres RAN PPAKP.

Untuk memperkuat penyusunan Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan (RAN PPAKP) maka dilaksanakan beberapa Langkah strategis, antara lain sebagai berikut:

1. Pembentukan Tim Koordinasi dan Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan Terkait Perlindungan Pekerja Sektor Perikanan Khususnya yang Bekerja di Atas Kapal Penangkap Ikan.
2. Koordinasi Penanganan Permasalahan Pengaduan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan yang Masuk ke Web Maritim.
3. Mendorong terbitnya turunan Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 2022 tentang penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran.

Beberapa Langkah strategis tersebut diterapkan salah satunya dalam kegiatan *Fair Seas Labour Conference (SEA Forum for Fishers)* pada tanggal 6 sampai 7 September 2022 di Bali, yang dipimpin langsung oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi, dengan dihadiri oleh perwakilan pemerintah Indonesia, Thailand, Filipina, Kamboja, Laos, Myanmar, Vietnam, Malaysia, *United Nations Development Programme (UNDP)*, *International Organization for Migration (IOM)*, Uni Eropa, *Non-Government Organization*, Serikat Pekerja dan asosiasi terkait

Tujuan kegiatan ini untuk membahas isu terkini mengenai perlindungan terhadap pekerja sektor perikanan dan pengolahan produk perikanan di Asia Tenggara. Adanya kontribusi yang signifikan dari pekerja pada sektor perikanan termasuk pekerja migran pengolahan produk perikanan, yaitu mulai dari perikanan tangkap, pendaratan hasil tangkapan, hingga pemilahan dan pemrosesan, pengalengan, pengemasan, dan pekerjaan lain baik di ekonomi formal maupun informal.

Covid-19 diidentifikasi sebagai salah satu tantangan yang dampaknya signifikan terhadap pekerja di sektor perikanan dan pengolahan produk perikanan, antara lain akibat penutupan perbatasan dan pembatasan perjalanan, termasuk penutupan pelabuhan yang berdampak pada kemampuan nelayan untuk melaut ditambah dengan masih banyak peralatan perlindungan diri yang kurang memadai serta sulitnya akses terhadap jaminan kesehatan semakin meningkatkan risiko terpapar. Selain itu, pengurangan upah pada pendapatan yang sudah rendah, praktik perekrutan yang curang dan menipu, serta kurangnya akses mekanisme pengaduan yang efektif.

Pentingnya South-East Asian Forum for Fishers yang didirikan pada November 2018 sebagai forum untuk melawan perdagangan orang dan kerja paksa nelayan dan tetap adanya kebutuhan untuk koordinasi di antara negara-negara di Asia Tenggara untuk mengatasi tantangan dalam perlindungan tenaga kerja migran di sector perikanan dan pengolahan produk perikanan.

Prioritas kegiatan Sea Forum for Fishers ke depan yaitu untuk meningkatkan perlindungan sosial, perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja (K3), penguatan dialog sosial dalam semua aspek kebijakan, penegakan dan kepatuhan terhadap peraturan, pengawasan ketenagakerjaan, dan mendukung kebebasan berserikat.

Pentingnya negara-negara untuk meratifikasi 4 pilar konvensi utama penyokong sektor perikanan, yaitu Port State Measurement Agreement (PSMA) mengenai pengelolaan ikan guna mencegah penangkapan ikan yang tidak dilaporkan, tidak

diatur dan Illegal (IUU-Fishing), Cape Town Agreement (CTA) mengenai stabilitas dan konstruksi kapal perikanan yang layak, C-188 mengenai pemenuhan hak awak kapal perikanan, dan STCW-f mengenai kualifikasi dan sertifikasi dari awak kapal Perikanan.

Perlunya pengawasan kondisi kerja pada tenaga kerja sektor perikanan dan pengolahan hasil perikanan. Adanya komitmen untuk pengawasan yang efektif terhadap pekerja dan pengusaha untuk mendukung penegakan hak-hak pekerja serta kepatuhan terhadap peraturan melalui pertukaran pengalaman (best practices), mendukung pembentukan mekanisme koordinasi formal di tingkat nasional maupun regional guna menghindari pemeriksaan yang berulang.

Meningkatkan inspeksi keselamatan dan kesehatan kerja termasuk pencegahan dan potensi kecelakaan kerja, potensi timbulnya penyakit akibat kondisi kerja yang buruk, dan fasilitas kerja, dan pengupahan. Pekerja migran perempuan maupun laki-laki menghadapi tantangan pekerjaan layak yang spesifik dan bahwa akses terhadap keadilan merupakan hal yang penting untuk memastikan bahwa hak-hak pekerja dan hak asasi manusia dipenuhi bagi seluruh pekerja.

Hambatan

Draft Surat Izin Prakarsa Perpres RAN PPAKP sedang disusun kembali untuk disesuaikan untuk memenuhi arahan Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi.

Tindak Lanjut

Tindak lanjut Fair Seas Labour Conference (SEA Forum for Fishers) akan menjadi forum kerja sama regional/internasional dalam upaya untuk: 1). Meningkatkan perlindungan terhadap pekerja sektor perikanan dan pengolahan produk perikanan khususnya di kawasan Asia Tenggara yang mengedepankan penghormatan hak-hak asasi manusia, seperti hak untuk bekerja dalam lingkungan kerja yang aman dan hak untuk memperoleh penghidupan yang layak; 2). Mendorong ratifikasi konvensi C-188 sebagai perangkat perlindungan terhadap pekerja sektor perikanan bagi negara-negara yang belum meratifikasi.

Sedangkan Tindak lanjut rekomendasi kebijakan RAN PAKP adalah Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi dengan keanggotaan yang terdiri dari pejabat-pejabat yang relevan dari K/L terkait. Selama proses pembentukan Tim dan bekerjanya tim, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi terus

melaksanakan upaya perlindungan ABK terutama yang masuk pada Web pengaduan Kemenko Marves dengan berkoordinasi dengan K/L terkait dalam penyelesaiannya.

4. Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi RI menilai perlu untuk mengawal kepentingan nasional Indonesia dalam pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia. Proses yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia saat ini merupakan bagian dari hak dan kewenangan Indonesia sebagai negara pihak dari Konvensi Hukum Laut Internasional 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea/UNCLOS 1982). Sesuai ketentuan Konvensi tersebut, negara pihak Konvensi dapat mengajukan klaim perluasan landas kontinen di luar 200 mil laut, hingga sejauh-jauhnya 350 Mil laut, dari garis pangkal apabila diyakini dan dapat dibuktikan secara ilmiah di hadapan Komisi Batas Landas Kontinen PBB bahwa area yang diklaim merupakan kepanjangan alamiah dari daratan negara tersebut.

Atas dasar hal tersebut, Pemerintah Indonesia membentuk Tim Nasional Penetapan Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 mil laut untuk melakukan percepatan penyusunan dokumen submisi kepada PBB dan mengawal klaim Indonesia hingga terbitnya rekomendasi final PBB. Tim juga mendapat mandat untuk menyiapkan data teknis (termasuk menyelenggarakan survei) serta membuka komunikasi dengan negara tetangga yang memiliki klaim tumpang tindih/bersebelahan dengan Indonesia.

Proses submisi perluasan landas Kontinen Indonesia merupakan salah satu bentuk pembuktian kualitas dan kemampuan sumber daya manusia Indonesia. Pada setiap tahapannya, Indonesia tidak menerima bantuan tenaga ahli ataupun peralatan dari asing. Sebagai informasi, penyusunan dokumen submisi membutuhkan berbagai data dasar laut dalam, dan interpretasi baik dari sisi teknis maupun hukum yang kompleks. Sebagian besar negara berkembang atau bahkan negara maju yang telah melakukan submisi pasti mendapat bantuan dari para pakar internasional ataupun pakar yang disediakan oleh Komisi Batas Landas Kontinen PBB. Indonesia mampu melaksanakan semuanya secara mandiri dengan personel berbagai latar belakang keilmuan dan peralatan yang dimiliki nasional. Submisi ini merupakan sebuah pembuktian Indonesia siap mewujudkan cita-cita menjadi Poros Maritim Dunia.

Kegiatan atau proses Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia tersebut yang telah dilakukan selama tahun anggaran 2022 yaitu Konsolidasi Penyampaian

Presentasi Submisi Parsial Ketiga Landas Kontinen Ekstensi Segmen Barat Daya Sumatera dan Penyerahan Dokumen Submisi Parsial Keempat Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara kepada UN-CLCS di New York pada tanggal 10 -12 Agustus 2022, yang dilakukan oleh Kemenko Marves bersama Tim Nasional Penetapan Batas Landas Kontinen Indonesia di Luar 200 Mil Laut.

Tujuan kegiatan Konsolidasi Penyampaian Presentasi Submisi ini adalah:

- a. Presentasikan submisi parsial ketiga perluasan landas kontinen di luar 200 Mil laut Indonesia, yakni untuk segmen barat daya Sumatra.
- b. Penyampaian dokumen submisi parsial keempat Pemerintah RI, untuk segmen selatan Jawa-selatan Nusa Tenggara kepada United Nations Commission on the Limits Continental Shelf (UN-CLCS).
- c. Pertemuan dengan United Nations Division on Ocean Affairs and Law of the Sea (UN-DOALOS) dalam rangka konsultasi terkait submisi perluasan landas kontinen di luar 200 Mil laut Indonesia; dan
- d. Pertemuan bilateral Indonesia dengan Australia guna membahas submisi parsial keempat Indonesia.

Presentasi Submisi Ketiga (Segmen Barat Daya Sumatera) yang dilakukan Pemerintah RI menyampaikan secara komprehensif aspek utama dari klaim Indonesia kepada Ketua Komisi dan anggota UN-CLCS, sebagai berikut:

- a. Peta keseluruhan area of interest dan klaim perluasan landas kontinen Indonesia seluas 211.397,7 Km² di barat daya Papua
- b. Pelaksanaan test of appurtenance dan verifikasi geologis serta batimetri.
- c. Sumber data pelaksanaan analisis batimetri dan geomorfologi.
- d. Tahapan delimitasi sesuai ketentuan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 dan Aturan serta Prosedur UN-CLCS.
- e. Ketiadaan perselisihan (absence of dispute) antar negara atas klaim tumpang tindih di area klaim Indonesia.

Gambar 2. Keputusan Republik Indonesia terhadap Peta Penetapan Batas Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara yang di berikan pada UN-CLCS PBB di New York.

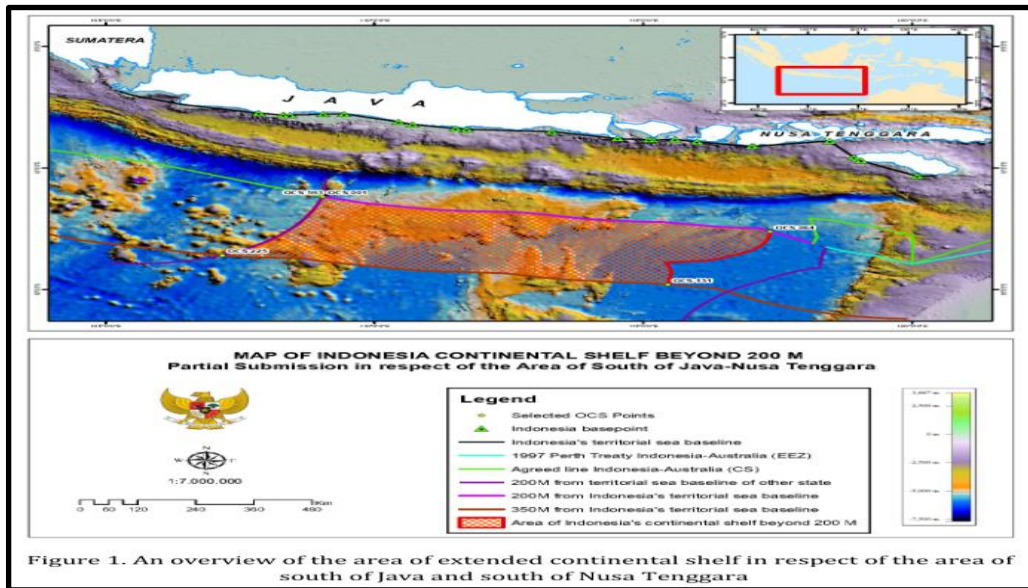


Figure 1. An overview of the area of extended continental shelf in respect of the area of south of Java and south of Nusa Tenggara

Sedangkan Submisi Parsial Keempat (Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara) dilakukan melalui penyerahan dokumen submisi untuk segmen selatan Jawa-Nusa Tenggara yang dilakukan oleh Pemerintah RI dengan diwakili oleh Deputi Wakil Tetap RI di New York kepada Direktur Division of Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS), UN-DOALOS. Submisi Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara mencakup total area seluas 245.711 Km², ini menjadi klaim terluas yang pernah diajukan oleh Indonesia kepada UNCLCS, dan akan dipresentasikan kepada UN-CLCS pada masa sidang UN-CLCS ke 57 di tahun 2023. Dokumen submisi untuk Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara dimaksud telah menyertakan data ilmiah yang diperoleh dari berbagai survei lapangan dan data model yang terangkum di dalam Database Batimetri Nasional (Indonesia National Bathymetric Database-INBD).

Segmen Kelima adalah Pertemuan Bilateral Pemerintah RI dengan Australia. Pertemuan ini diadakan sebagai itikad baik Pemerintah Indonesia untuk memberitahukan proses Submisi Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara, hal ini dikaitkan dengan adanya area yang berpotensi tumpang tindih. Atas hal tersebut, Australia menyampaikan terima kasih dan menghargai upaya Pemerintah Indonesia dalam mengkomunikasikan submisi tersebut. Australia mengharapkan Pemerintah Indonesia dapat menyampaikan *note verbale* resmi dalam menginformasikan Submisi Segmen Selatan Jawa-Nusa Tenggara kepada Australia, agar setelah mempelajari

note verbale tersebut barulah Australia akan memberikan sikap atau pandangannya terkait hal tersebut.

Hambatan

Hambatan Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia adalah sebagai berikut: 1) Dengan dirampungkannya proses paparan untuk segmen barat daya Sumatera tersebut, maka saat ini terdapat 2 (dua) submisi landas kontinen ekstensi Indonesia yang sedang dikaji lebih lanjut untuk memperoleh rekomendasi dari UNCLCS, yaitu segmen utara Papua, dan barat daya Sumatera; 2). Merujuk ketentuan aturan dan prosedur UNCLCS, serta jumlah antrean submisi yang ada saat ini, maka seluruh proses pengkajian hingga diterbitkannya rekomendasi oleh UNCLCS dapat memakan waktu hingga lebih dari sepuluh tahun.

Tindak Lanjut

Tindak lanjut Rancangan Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia adalah sebagai berikut: 1) Mempertimbangkan banyaknya jumlah antrean pembahasan submisi dari berbagai negara yang telah masuk ke UNCLCS, maka penyerahan submisi parsial keempat Pemerintah RI untuk segmen selatan Jawa-selatan nusa tenggara dinilai timely dan tepat.; 2) Pemerintah Indonesia agar segera menyiapkan bahan presentasi untuk submisi segmen selatan Jawa – Nusa Tenggara, dan menyempurnakan dokumen tambahan hasil dari pengolahan survei di area of interest yang telah dilakukan timnas pada tahun 2022 dan akan dipresentasikan kepada UN-CLCS pada masa sidang UN-CLCS ke 57 di tahun 2023; 3). Pemerintah Indonesia perlu segera menyiapkan suatu kumpulan arsip dokumen, data, dan berbagai file pendukung terkait perluasan landas kontinen mengingat proses penetapan perluasan landas kontinen masih panjang dan diperkirakan memakan waktu lama; 4). Pemerintah Indonesia agar kiranya mengawal lebih lanjut proses submisi yang masih berlangsung untuk segmen utara Papua dan barat daya Sumatra, walaupun kesempatan paparan di hadapan sub-komisi kemungkinan belum bisa didapatkan dalam waktu dekat, namun, diharapkan tim teknis tetap menyiapkan berbagai data dan interpretasi pendukung; 5). Adanya klaim tumpang tindih antar negara terkait penetapan batas terluar Landas Kontinen tidak mengisyaratkan adanya dispute namun justru menunjukan pentingnya kerja sama antar negara yang memiliki klaim tumpang tindih. Oleh karena itu, Indonesia perlu terus melakukan komunikasi aktif dengan negara-negara yang potensial memiliki klaim tumpang

tindih dengan Indonesia dan meminta negara-negara terkait tidak menyampaikan nota yang akan saling menyandera proses submisi masing-masing negara.

5. Rancangan Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)

Indonesia terus mendorong kerja sama terkait *Flight Information Region* (FIR) atau wilayah ruang udara tertentu, yang menyediakan layanan informasi penerbangan dan peringatan penerbangan. Salah satunya dengan Singapura yang sudah mencapai tahap penandatanganan kerangka kerja sama. Indonesia dan Singapura telah sepakat untuk melaksanakan tiga perjanjian kerja sama strategis bidang politik, hukum dan pertahanan keamanan yang dilaksanakan secara bersamaan.

Realignment Flight Information Region (FIR) merupakan program nasional yang diamanatkan dalam Pasal 458 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang mensyaratkan realignment tersebut selesai dilaksanakan paling lambat pada tahun 2024. Dalam rangka melakukan percepatan terhadap amanat Undang-Undang dimaksud, Presiden memberi arahan khusus agar perundingan realignment FIR dapat diselesaikan untuk kemudian dapat dikelola secara mandiri oleh Pemerintah Indonesia paling lambat pada tahun 2019. Hal tersebut juga merupakan usaha pemerintah untuk menjadikan Indonesia sebagai sky navigational master di Asia dengan meningkatkan kapasitas pelayanan FIR di Indonesia.

Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi melanjutkan usaha berkesinambungan yang telah dimulai dari tahun-tahun sebelumnya telah melakukan serangkaian rapat koordinasi dan perundingan untuk mempercepat penyelesaian perundingan Realignment FIR dan Defence Cooperation Agreement (DCA) dan Ekstradisi Indonesia Singapura, baik di tingkat teknis maupun di tingkat pejabat tinggi dan Menteri.

Tahun 2022 Rancangan Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR) dilaksanakan pada tanggal 25 Januari 2022 pada pertemuan kepala negara Indonesia – Singapura (Leaders' Retreat) yang bertempat di Bintan Provinsi Kepulauan Riau, dimana Presiden Joko Widodo dan Perdana Menteri Lee Hsien Long kembali menegaskan komitmen penguatan kerjasama kedua negara bidang ekonomi, hukum dan pertahanan keamanan antara kedua negara bersahabat.

Kedua Kepala Negara, pada kesempatan tersebut, menyaksikan penandatanganan dokumen kerjasama strategis yakni: (1) Persetujuan tentang Penyesuaian Batas

Wilayah Informasi Penerbangan Indonesia - Singapura (realignment flight information region - FIR); (2) Perjanjian tentang Ekstradisi Buronan (extradition treaty); dan (3) Pernyataan Bersama (joint statement) Menteri Pertahanan RI - Singapura terkait Perjanjian Pertahanan 2007 (Defense Cooperation Agreement - DCA 2007).

Selain ketiga dokumen, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Republik Indonesia dan Coordinating Minister for National Security Singapura juga melakukan pertukaran surat (exchange of letter) di hadapan kedua Kepala Negara. Surat yang dipertukarkan disepakati menjadi kerangka pelaksanaan tiga kerjasama tersebut secara simultan.

Hambatan

Hambatan dalam ketiga perjanjian Kerjasama tersebut adalah belum dapat berlaku selama belum diratifikasi oleh peraturan nasional kedua negara.

Rekomendasi

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi melalui Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi telah menjembatani Proses Realignment Flight Information Region Indonesia – Singapura, adapun rekomendasi yang dihasilkan adalah sebagai berikut: 1). Pemerintah RI agar segera meratifikasi ketiga perjanjian (FIR, DCA, Ekstradisi) yang telah disepakati Indonesia dan Singapura sesuai peraturan perundangan yang berlaku; 2). Selain mendorong percepatan ratifikasi ketiga perjanjian tersebut di level nasional, khusus untuk isu FIR, Pemerintah RI sebaiknya mulai melakukan diskusi kepada pihak eksternal; 3). Beberapa hal yang bisa dilakukan di antaranya diskusi informal serta pendekatan kepada ICAO dan negara anggota, terutama Malaysia sebagai negara yang akan terpengaruh dengan realignment yang disetujui oleh Indonesia dan Singapura. (terlampir kertas kerja kegiatan FIR)

6. Rancangan Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)

Forum Negara-Negara Pulau dan Kepulauan/*Archipelagic and Island States Forum* (AIS Forum) adalah bentuk nyata inisiatif dan kepemimpinan Pemerintah Indonesia yang diinisiasi oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman untuk membangun kerja sama dan kemitraan antara negara-negara pulau dan kepulauan di seluruh dunia.

Pada tanggal 6 Desember 2022 di Bali, AIS Forum telah melaksanakan enam kali Pertemuan Pejabat Tinggi/*Senior Officials Meeting* (SOM-6) dan empat kali Pertemuan Tingkat Menteri / *Ministerial Meeting* (MM-4). Kondisi penyebaran pandemi COVID-19 menyebabkan penundaan penyelenggaraan Pertemuan Tingkat Kepala Negara/Pemerintahan Forum Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (High Level Meeting of the Archipelagic and Island States Forum/HLM AIS Forum) pada tahun 2020.

Pada kegiatan SOM-6 dipimpin oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi didampingi UNDP Resident Representative sedangkan MM-4 dipimpin oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Menteri Luar Negeri, Menteri Kelautan dan Perikanan, dan Resident Representative



UNDP Indonesia. Pertemuan tersebut telah diikuti 46 Negara yang terdiri dari 21 Negara Kepulauan (Antigua dan Barbuda, Bahamas, Bahrain, Barbados, Belize, Cabo Verde, Comoros, Cuba, Cyprus, Dominica, Dominica Republic, Fiji, Federated States of Micronesia, Grenada, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Indonesia, Ireland, Jamaica, dan Japan) serta 26 Negara Pulau (Kiribati, Madagascar, Maldives, Malta, Marshall Islands, Mauritius, Nauru, New Zealand, Palau, Papua New Guinea, Philippines, Saint Kitts and Nevis, Saint Vincent and The Grenadines, Samoa, Sao Tome and Principe, Seychelles, Solomon Islands, Sri Lanka, Suriname, Timor Leste, Trinidad and Tobago, Tuvalu, Tonga, United Kingdom, dan Vanuata). 26 Negara tersebut ada yang tergabung dalam perwakilan organisasi internasional dari Kawasan Pasifik yakni *Melanesia Spearhead Group* (MSG) dan *Pacific Island Development Forum* (PIDF). Partisipasi aktif negara dari kawasan Pasifik, dan kehadiran MSG serta PIDF bermakna strategis bagi upaya soft diplomacy Indonesia meredam tantangan terhadap keutuhan teritorial Indonesia di Papua.

Pertemuan menghasilkan kesepakatan strategis sebagai berikut: 1). menegaskan kesungguhan untuk mempererat kerja sama dan melakukan kolaborasi sesuai area kerja sama AIS Forum; 2). mendorong inovasi dan penguatan pembiayaan program kelautan berkelanjutan terutama dalam mendukung aktivitas ekonomi biru guna mendukung kesejahteraan bersama; 3). menyatakan kesepakatan bersama, dan

komitmen memperkuat kelembagaan kerja sama AIS Forum; dan 4). menyetujui serta memberikan mandat kepada Indonesia untuk melaksanakan pertemuan pertama tingkat kepala negara dari forum negara-negara pulau dan kepulauan (HLM AIS Forum). Selain itu, perwakilan dari 21 negara pulau dan kepulauan serta 2 organisasi internasional juga menyambut baik komitmen Pemerintah Indonesia untuk melanjutkan pembiayaan dan fasilitasi program serta aktivitas Sekretariat AIS Forum.

Secara paralel, diselenggarakan juga Side Event: Blue Hub Innovation Solutions Conference sebagai salah satu bentuk konkret dalam memahami upaya dan tantangan yang dihadapi para inovator di lingkungan nasional dan internasional dalam upaya aksi iklim dan solusi inovasi digital, khususnya bagi Negara-negara partisipan AIS Forum.

Pemerintah Indonesia, dalam hal ini Kemenko Marves dengan UNDP Indonesia telah melakukan penandatanganan Financing Agreement (Perjanjian Pembiayaan) dan peluncuran dokumen Blue Financing Strategic pada tanggal 12 Oktober 2022. Acara ini dihadiri oleh Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Menteri Kelautan dan Perikanan, Direktur Biro Regional UNDP Asia Pasifik, dan Resident Representative UNDP Indonesia serta perwakilan berbagai Kementerian/Lembaga, Kedutaan Besar, Organisasi Non Pemerintahan, dan Mitra Pembangunan secara langsung di Jakarta.

Penandatanganan Financing Agreement (Perjanjian Pembiayaan) dilakukan oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Bersama Resident Representative UNDP Indonesia. Perjanjian pembiayaan ini merupakan komitmen lanjutan Pemri terhadap AIS Forum periode 2022-2026. Kontribusi sekarela non-reguler Pemerintah Indonesia sebesar 5 juta Dollar AS ini bertujuan untuk meningkatkan kerja sama strategis antara negara-negara AIS Forum.



Peluncuran dokumen Blue Financing Strategic oleh Kemenko Marves dengan UNDP bertujuan memperkenalkan adanya panduan umum pembiayaan biru yang menjadi dasar dalam melakukan pemilihan proyek biru. Dokumen ini merupakan bentuk dukungan nyata Indonesia terhadap konsep ekonomi biru, tercapainya pendanaan yang ideal, serta mampu menjadi acuan bagi negara-negara partisipan Archipelagic and Island States Forum (AIS Forum).



Hambatan

Hambatan kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum), yaitu **Pertama**, Penyiapan Kebijakan dan Posisi Pemerintah Indonesia dalam Rangka Penyelenggaraan Konferensi Tingkat Tinggi AIS Forum 2023 dan Secara Inklusif Melibatkan Negara Partisipan Sebagai Penyelenggara Kegiatan Pendukung. **Kedua**, Komitmen Pemerintah Indonesia hanya fokus menyelenggarakan KTT AIS Forum dan rangkaian kegiatan pendukung di Indonesia 2023.

Tindak Lanjut

Berdasarkan analisis terhadap pertemuan pejabat tinggi dan pertemuan menteri *Archipelagic And Island States Forum*, didapatkan beberapa tindak lanjut sebagai berikut: 1). Pemerintah Indonesia agar segera menyiapkan penyelenggaraan HLM AIS Forum pada tahun 2023 sebagai bentuk perwujudan peran aktif dan keberlanjutan komitmen Indonesia dalam AIS Forum serta upaya pembangunan citra dan legitimasi kepemimpinan dan diplomasi maritim Indonesia pada tingkatan global demi mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. 2). Langkah pertama yang perlu dilakukan Pemerintah Indonesia adalah membentuk panitia nasional HLM AIS Forum tahun 2023 demi memaksimalkan persiapan penyelenggaraan. 3). Pemerintah Indonesia, bekerja sama dengan Sekretariat AIS Forum, perlu menjaga keberlanjutan momentum kerja sama di antara negara-negara pulau dan kepulauan dengan menyelenggarakan berbagai program dan kebijakan yang mendukung, termasuk rencana penyelenggaraan pertemuan tingkat pejabat tinggi di negara partisipan AIS Forum lainnya.

7. Rancangan Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim

Keselamatan dan kesehatan kerja difilosofikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmani maupun rohani tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budayanya menuju masyarakat makmur dan sejahtera. Sedangkan pengertian secara keilmuan adalah suatu ilmu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja.

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) tidak dapat dipisahkan dengan proses produksi baik jasa maupun industri. Perkembangan pembangunan setelah Indonesia merdeka menimbulkan konsekuensi meningkatkan intensitas kerja yang mengakibatkan pula meningkatnya risiko kecelakaan di lingkungan kerja.

Maka dikeluarkan peraturan terkait hal tersebut di atas adalah Undang-undang Nomor 1 (satu) tahun 1970 tentang keselamatan kerja yang ruang lingkupnya meliputi segala lingkungan kerja, baik di darat, di dalam tanah, permukaan air, di dalam air maupun udara, yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia. Undang-undang tersebut juga mengatur syarat-syarat keselamatan kerja dimulai dari perencanaan, pembuatan, pengangkutan, peredaran, perdagangan, pemasangan, pemakaian, penggunaan, pemeliharaan dan penyimpanan bahan, barang produk teknis dan aparat produksi yang mengandung dan dapat menimbulkan bahaya kecelakaan.

Galangan kapal sebagai lokasi dilakukannya pembangunan kapal baru, pemeliharaan berkala, perbaikan, hingga penutupan kapal adalah titik mula terwujudnya kelaiklautan dan keselamatan kapal. Pada 11 Mei 2020, terjadi ledakan yang menyebabkan terbakarnya MT. Jag Leela saat melakukan docking di galangan PT. Waruna Shipyard Indonesia Belawan. KNKT mencatat bahwa sejak tahun 2010 hingga Juni 2020 telah terjadi insiden di galangan kapal dengan korban jiwa sebanyak 27 orang. 20 diantara insiden tersebut berkarakter ledakan/ kebakaran.

Industri perkapalan nasional sebagai salah satu industri strategis telah mencapai beberapa kemajuan diantaranya peningkatan jumlah galangan kapal menjadi \pm 250 perusahaan dengan kapasitas produksi mencapai sekitar 1.000.000 DWT/ tahun

untuk bangunan baru dan sekitar 12 juta DWT/ tahun untuk reparasi kapal. Kedepan, diharapkan kapasitas produksi untuk bangunan kapal baru maupun reparasi kapal dapat terus ditingkatkan.

Sebagai upaya peningkatan daya saing industri galangan kapal nasional, kemampuan produksi dalam negeri sebagai wujud dari kemandirian industri nasional sangat penting untuk ditumbuhkan. Dengan semakin berkembangnya sektor industry perkapalan, produktivitas kerja juga akan semakin meningkat yang ditandai dengan bertambahnya jam kerja karyawan baik yang berkaitan langsung dengan kegiatan operasional produksi maupun kegiatan pendukung. Dengan bertambahnya jam kerja tersebut, maka resiko terjadinya kecelakaan kerja juga akan semakin tinggi. Oleh sebab itu, segala aspek operasional yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dapat ditingkatkan untuk menjamin serta meminimalisir risiko terjadinya kecelakaan kerja serta memastikan bahwa seluruh Standard Operational Procedure (SOP) yang berkaitan dengan safety management telah diterapkan dengan baik.

Dalam pelaksanaan kegiatan koordinasi penyusunan rekomendasi kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja bidang maritim sepanjang tahun 2022 telah diselenggarakan rangkaian kegiatan antara lain sebagai berikut 1). Pada 24 Mei 2022, telah dilaksanakan rapat koordinasi lanjutan dalam rangka penyusunan pedoman penerapan sistem manajemen keselamatan kerja (SMK-3) pada industry galangan kapal di Mercure City Centre, Bandung; 2). Pada tanggal 11 November 2022 telah menyelenggarakan Rapat Koordinasi Finalisasi Dokumen Pedoman Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kesehatan Kerja (SMK-3) pada Industri Galangan Kapal di Mercure City Centre, Bandung.

Hambatan

Hambatan kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim adalah **Pertama**, perlu ditelaah dan diteliti kembali isi perjanjian Konsesi antara Kementerian Perhubungan dan PT Pelindo perihal penanggung jawab perawatan dan pemeliharaan alur masuk area perairan lahan yang dikonsesikan. **Kedua**, Perlu ditelaah dan diteliti kembali isi perjanjian sewa lahan antara pihak Galangan Kapal dengan PT Pelindo perihal penanggung jawab perawatan dan pemeliharaan alur masuk area

perairan lahan yang disewakan. **Ketiga**, Pihak Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya untuk dapat memimpin diskusi antara pihak PT Pelindo, dan pihak Galangan Kapal terkait bentuk pelaksanaan pengerukan beserta sumber anggaran dan batasan wilayah yang akan dikeruk. **Keempat**, perlu mengkoordinasikan perkembangan bentuk pelaksanaan pengerukan yang disepakati bersama antara pihak Kementerian Perhubungan, pihak PT Pelindo, dan pihak Galangan Kapal berdasarkan pada perjanjian yang ada.

Tindak Lanjut

Tindak Lanjut Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim adalah **Pertama**, Menyerahkan dokumen pedoman SMK-3 Industri galangan kapal kepada K/L terkait agar dapat dijadikan referensi produk hukum terkait aturan SMK-3 khusus industri galangan kapal. **Kedua**, Mengawal proses penyusunan hingga penerbitan produk hukum terkait aturan SMK-3 khusus industri galangan kapal **Ketiga**, Melakukan kajian terkait bidang industri maritim lain yang dapat dirumuskan pedoman SMK-3.

8. Rancangan Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional

Dalam pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional disebutkan prioritas pengembangan energi dilakukan melalui pengembangan energi dengan mempertimbangkan keseimbangan keekonomian energi, keamanan pasokan energi, dan pelestarian fungsi lingkungan hidup. Hal tersebut diperjelas bahwa untuk mewujudkan keseimbangan keekonomian energi, prioritas pengembangan energi nasional didasarkan pada prinsip:

- a. Memaksimalkan penggunaan Energi Terbarukan dengan memperhatikan tingkat keekonomian;
- b. Meminimalkan penggunaan minyak bumi;
- c. Mengoptimalkan pemanfaatan gas bumi dan energi baru; dan
- d. Menggunakan batu bara sebagai andalan pasokan energi nasional.

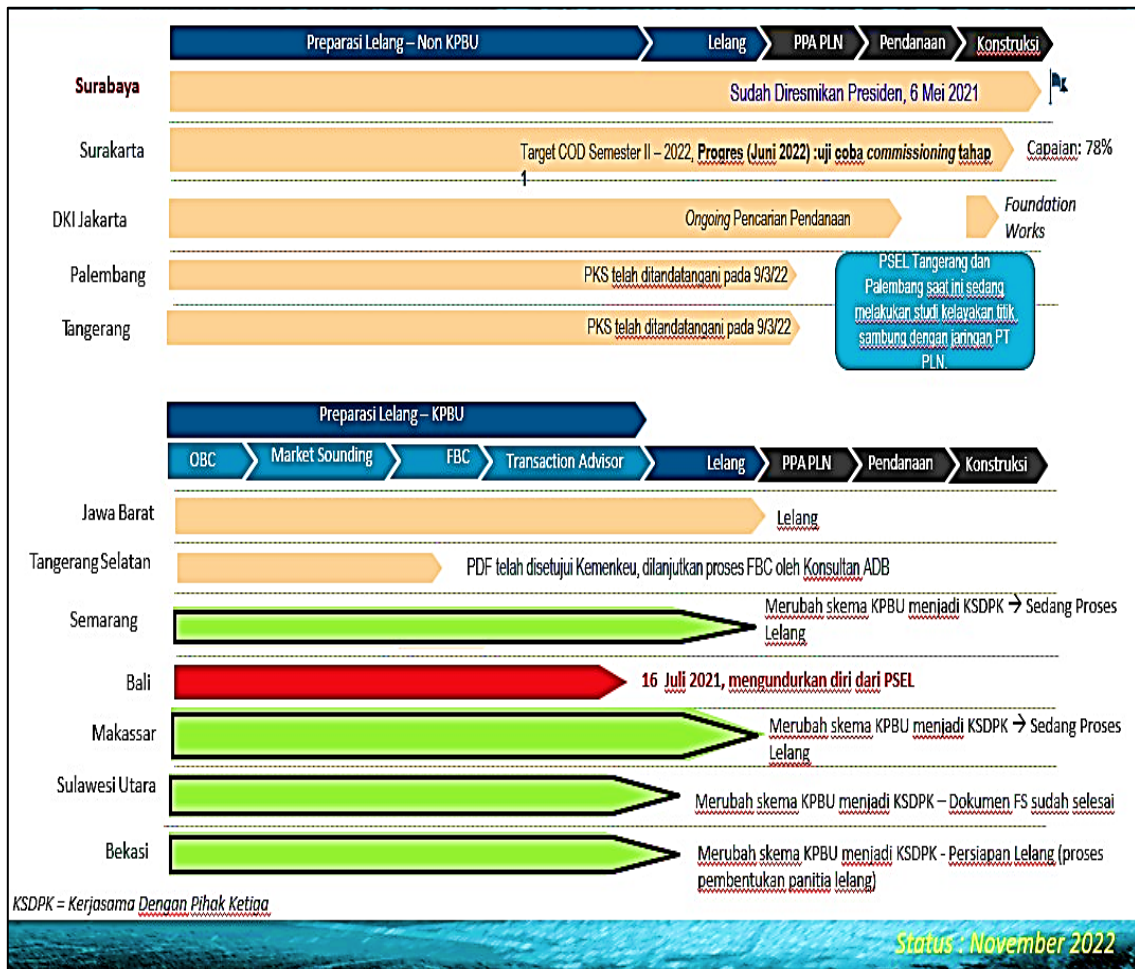
Berdasarkan PP tersebut menetapkan target bauran energi nasional sebesar 23% di tahun 2025. Dalam mencapai target tersebut, maka dilakukan dua upaya strategis yaitu dengan pengembangan PSEL di 13 Kota serta pengembangan perekonomian maritim berbasis EBT atau REBED (Renewable Energy Based Economic Development).

Berdasarkan Perpres 35 Tahun 2018 ada dua belas kota/daerah yang akan dilakukan percepatan pembangunan instalasi pengolah sampah menjadi energi listrik berbasis teknologi ramah lingkungan, yaitu Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Bali, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Sulawesi Utara, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kota Bekasi, Kota Semarang, Kota Surakarta, Kota Surabaya, Kota Makassar, Kota Palembang. Sedangkan berdasarkan REBED merupakan program penggunaan EBT untuk memacu perekonomian wilayah termasuk pada lokasi 3T (terdepan, terpencil dan tertinggal). Salah satu daerah yang menjadi pengembangan perekonomian maritim berbasis EBT adalah Pulau Belitung yang teridentifikasi memiliki potensi ekonomi maritim lokal seperti perikanan tangkap, perikanan budidaya serta pariwisata yang besar. Hingga tahun 2020, hasil produksi perikanan tangkap di Kabupaten Belitung adalah 40.076 Ton dan di Kabupaten Belitung Timur adalah 56.846 Ton. Dengan potensi tersebut, maka dibutuhkan fasilitas penunjang yaitu gudang es dan cold storage yang bersumber dari EBT untuk mendukung kelancaran kegiatan perikanan tangkap, khususnya di pelabuhan perikanan skala kecil atau dermaga pendaratan ikan.

Berdasarkan uraian di atas, Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi akan mengoordinasikan serta mendorong pencapaian target bauran energi di tahun 2025 melalui implementasi program percepatan konstruksi PSEL di 12 kota sesuai arahan Presiden serta penambahan kapasitas EBT melalui skema REBED.

Dalam pelaksanaan isu tersebut maka dilaksanakan kegiatan Pengendalian Kerja Sama Implementasi Peraturan Presiden No 35 Tahun 2018 tentang Percepatan Instalasi Pengolah Sampah Menjadi Energi Listrik Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan pada 12 PSEL, yang perkembangannya dapat dilihat dari proses Pengadaan Barang /Jasa Pemerintah (PBJP) dari setiap PSEL yang dapat dilihat pada gambar 3 dibawah ini:

Gambar 3. Grafik Perkembangan PBJP 12 PSEL Berbasis Teknologi Ramah Lingkungan



Berdasarkan gambar 3. diatas, menggambarkan tingkat tertinggi proses Pengadaan Barang /Jasa Pemerintah (PBJP) secara signifikan terdapat pada PSEL Kota Surabaya (TPA Suwung) sudah sampai pada tahap pengawasan konstruksi pada tahun 2022 sedangkan tingkat terendah proses Pengadaan Barang /Jasa Pemerintah (PBJP) secara signifikan terdapat pada PSEL Kota Tangerang Selatan (TPA Cipeucang) yang masih pada tahap *Final Business Case* (FBC) merupakan Kajian akhir prastudi kelayakan yang sudah ditetapkan Pemerintah Pusat sehingga membuat Pemkot Tangsel menjangir berbagai investor yang berminat untuk berinvestasi di TPA Cipeucang (lokasi existing, dimana lokasi tersebut menurut ADB belum layak secara teknis). Adapun PSEL Provinsi Bali (TPA Suwung) Melalui surat No.T.21.660/779/UPTD.PS/DKLH tanggal 16 Juli 2021, Gubernur Bali meminta membatalkan PSEL untuk TPA Regional Sarbagita dan meminta difasilitasi pembangunan pengolah sampah dengan teknologi RDF (Refused Derived Fuel) dan

pembangunan TPS 3R yang tergambar dengan panah warna merah pada Gambar 3. diatas.

Sedangkan pelaksanaan Pengembangan Ekonomi Maritim Berbasis Energi Terbarukan atau REBED (*Renewable Energy-Based Economic Development*) pada Kabupaten Belitung dilaksanakan melalui Program “10 Bali Baru” milik Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif. Pengembangan ekonomi maritim dimulai dengan upaya konversi kapal nelayan menjadi kapal listrik dengan rute pendek dengan menggunakan teknologi battery swap. Kedepannya fasilitas seperti *cold storage* di pelabuhan untuk menyimpan ikan akan menggunakan listrik yang bersumber dari energi terbarukan seperti panel surya.



Gambar 4. Pengembangan Ekonomi Maritim Berbasis Energi Terbarukan atau REBED

Sedangkan pengembangan green ecotourism diimplementasikan dengan dua cara yaitu konversi kapal pariwisata dengan tenaga listrik dan pemanfaatan lubang bekas galian tambang untuk PLTS Terapung. PT PLN (Persero) Unit Induk Wilayah (UIW) Bangka Belitung sudah pernah mencoba memberikan hibah perahu pariwisata di Kawasan Mangrove Kuale-Sujuk, namun tidak bertahan lama karena permasalahan pada baterai storage-nya., yang dapat dilihat pada Gambar 4. diatas.

Hambatan

Hambatan kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional adalah **Pertama**, tiga PSEL yang belum mencapai tahap lelang, lima PSEL sudah mencapai tahap lelang, satu PSEL sudah tahap pendanaan, dua PSEL sudah sampai tahap konstruksi sebesar 78% dan satu PSEL yang meminta meminta difasilitasi pembangunan pengolah sampah dengan teknologi RDF (Refused Derived Fuel) dan pembangunan TPS 3R. **Kedua**, bantuan hibah perahu pariwisata tenaga

listrik untuk Kawasan Mangrove Kuale-Sijuk, namun tidak bertahan lama beroperasi karena permasalahan pada baterai storage-nya.

Tindak Lanjut

Tindak lanjut dari kegiatan ini adalah **Pertama**, mengoordinasikan mekanisme kerja sama alternatif sesuai kemampuan dari masing-masing daerah misalnya menyarankan penggunaan skema kerjasama pelayanan publik, pemanfaatan BMD dan investasi. Sebagaimana diatur dalam Pasal 27 PP 27/2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah, dan Permendagri 19/2016 tentang Pedoman Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah. Serta karena terdapat arahan Presiden agar PSN selesai sebelum 2024 maka diperlukan upaya percepatan menuju tahap konstruksi. **Kedua**, mengoordinasikan serta mengawasi implementasi elektrifikasi kapal nelayan serta pembangunan fasilitas-fasilitas pendukung perikanan laut seperti cold storage bersama dengan Kementerian/Lembaga terkait seperti KKP, PT PLN (Persero) UIW Bangka Belitung, dan Dinas Perikanan setempat. Serta mengawasi upaya penyusunan mapping lokasi pemanfaatan EBT di lubang bekas tambang yang mana akan bekerja sama dengan Dinas Pariwisata setempat.

9. Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas

Migas merupakan sumber daya alam di Indonesia yang masih menjadi salah satu sumber energi andalan. Namun tidak sejalan dengan hal tersebut, kegiatan impor migas masih dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri yang saat ini belum bisa di penuhi oleh industri migas dalam negeri. Sejak tahun 1995 produksi minyak dan gas bumi Indonesia terus mengalami penurunan dari 1,6 juta BOPD menjadi hanya 786 ribu BOPD pada tahun 2015. Setelah itu, performa lifting migas pada tahun 2014 – 2019 tetap mengalami pertumbuhan laju yang negatif, yaitu sekitar 2,25%. Rendahnya penurunan produksi migas disebabkan oleh sejumlah faktor, diantaranya rendahnya kegiatan eksplorasi migas dan rendahnya tingkat keberhasilan eksplorasi, selain itu terdapat beberapa kendala lain seperti penurunan cadangan secara alami, dan belum idealnya penerapan teknologi Enhanced Oil Recovery (EOR) pada sebagian besar lapangan-lapangan minyak tua di Indonesia.

Pemerintah terus berupaya meningkatkan produksi migas Indonesia untuk mencapai target produksi minyak 1 juta barel per hari. Hal ini disampaikan melalui semangat presiden pada hari kemerdekaan Indonesia serta untuk menutup gap produksi dan konsumsi yang semakin besar. Gap yang terjadi menyebabkan subsidi

BBM membesar setiap tahunnya. Kebijakan mengenai insentif hulu migas yang menarik investasi terus diupayakan dan mendorong aktivitas produksi lebih masif lagi.

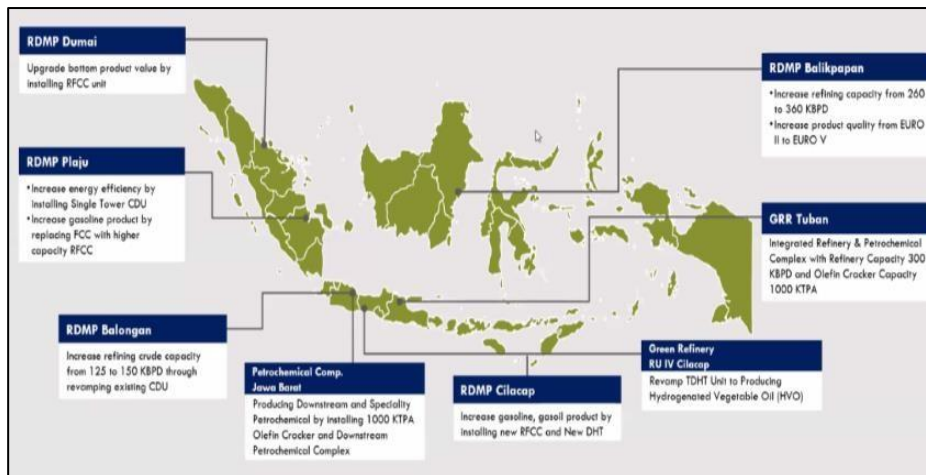
Kementerian ESDM di bawah koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves) terus berupaya meningkatkan penggunaan bahan bakar minyak (BBM) yang ramah lingkungan, antara lain dengan meningkatkan kapasitas kilang hingga mampu menghasilkan BBM dengan oktan tinggi.

Subsidi pada sektor energi masih menjadi komponen kebutuhan terbesar saat ini yang juga ditemui pada pemakaian elpiji. Sehingga pemerintah merencanakan untuk terus membangun jaringan distribusi gas kota di beberapa kab/kota di Indonesia. Pembangunan gas ini diharapkan mampu mengalihkan kebutuhan elpiji sehingga subsidi pada elpiji yang merupakan impor dapat dikurangi.

Pelaksanaan perencanaan tersebut diterapkan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi melalui beberapa program, yaitu **Pertama**, Langkah Strategis dan Operasional Menuju Target 1 Juta Barel Minyak Per Hari. **Kedua**, Pengembangan Kilang Existing (RDMP) dan Pembangunan Kilang Baru (GRR); dan **Ketiga**, Percepatan Pembangunan Jaringan Gas Rumah Tangga.

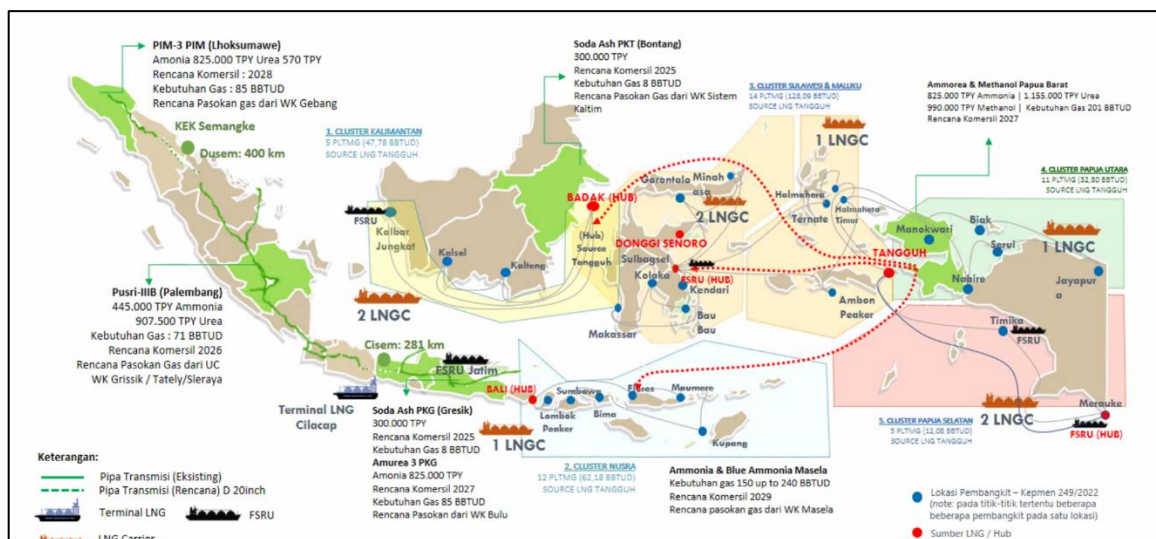
Pengembangan Kilang Existing melalui *Refinery Development Master Plan* (RDMP Gambar 5.) untuk meningkatkan ketahanan energi nasional, maka Pemerintah Indonesia membangun kilang baru dan mengembangkan kilang existing di Balongan, Balikpapan, Tuban, Cilacap, Dumai, dan Plaju. Dalam pelaksanaannya, beberapa isu didapatkan seperti keekonomian proyek yang masih belum sesuai. Selain itu beberapa proyek menemui kendala seperti belum adanya partner/investor dan beberapa mundur dari proyek. Dukungan fiskal juga diperlukan dalam membangun kilang baru. Terkait perizinan juga di beberapa proyek sangat lambat dan rekomendasi yang juga lambat. Seharusnya sesuai regulasi, PSN mendapat privilege khusus. Kepastian dukungan infrastruktur dapat mempercepat penyelesaian proyek seperti jalur tol, jalur kereta api, dan permasalahan lahan.

Gambar 5. Refinery Development Master Plan (RDMP) di Indonesia



Sedangkan Jaringan gas kota masuk kedalam Proyek Strategis Nasional (PSN) dalam rangka mengurangi impor LPG dan beban subsidi. Rencananya akan dibangun untuk 4 juta sambungan gas rumah tangga, dengan Desain Besar Ekosistem Pemanfaatan Gas Bumi Nasional dapat dilihat dalam gambar 6. dibawah ini. Rencananya jaringan gas akan dibangun pada Kab. Siak, Kab Palawan, dan Kab. Tanjung Jabung Barat. Jargas Kab. Musi Banyuasin, Kab. Muara Enim, dan Kab. Ogan Komering Ulu Timur. Jargas Kab. Indramayu Kota Semarang, dan Kab. Wajo. Jargas Kab. Gresik dan Kab. Probolinggo. Serta, Jargas Kab. Lumajang. Rata-rata progress saat ini 29% untuk 12 Kab/Kota dengan 40.777 sambungan rumah tangga. Progress saat ini sudah termasuk pembayaran uang muka. Semua paket jargas sudah melakukan tanda tangan kontrak. Selain itu, saat ini telah dilakukan addendum kontrak jargas paket 2 dan paket 4.

Gambar 6. Desain Besar Ekosistem Pemanfaatan Gas Bumi Nasional



Hambatan

Hambatan Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas adalah **Pertama**, belum adanya inisiasi pembentukan regulasi terkait penerapan *Carbon Capture and Storage* (CCS) di Indonesia dari Kemenko Marves dengan Kementerian teknis terkait, kemudian penerapan CCS di luar WK Migas serta perizinan kegiatan oleh pengembang CCS selain Kontraktor Migas Akomodasi sumber CO₂ yang berasal dari industri lain di luar wilayah operasi migas serta adanya peluang kerjasama internasional dalam skema emisi karbon termasuk sertifikasi perdagangan karbon. **Kedua**, kurangnya optimalisasi pemetaan terhadap sumber gas nasional berdasarkan wilayah infrastuktur pendukung eksisting dalam Neraca Gas Indonesia (NGI) Konektivitas infrastuktur diperlukan dalam menghubungkan pasokan gas dengan kebutuhan industri yang diperkirakan akan mulai dibangun industri petrokimia di wilayah timur. Serta kurang dilakukan langkah konkrit dalam meningkatkan pasokan produksi melalui transformasi reserve untuk segera diproduksi dari *Plan of Development* (POD) yang ada serta peningkatan kegiatan eksplorasi. **Ketiga**, hambatan pelaksanaan PSN Kilang RDMP antara lain keekonomian proyek, belum adanya Partner/Investor dan beberapa ada mundur dari proyek, dukungan insentif fiskal, dukungan percepatan perizinan dan rekomendasi yang sangat lambat (seharusnya sesuai regulasi, PSN memiliki privilege khusus untuk percepatan proyek), dukungan pembangunan infrastuktur pendukung (jalan tol, jalur kereta api, permasalahan lahan), serta kepastian supply CPO untuk produksi bioenergi B40/B50.

Tindak Lanjut

Tindak lanjut dari Rancangan Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas adalah **Pertama**, mengkoordinasikan perubahan pada regulasi harus segera dilakukan untuk menjadi daya tarik fiskal serta meningkatkan IRR hulu migas Indonesia. Revisi PP 27/2017 dan PP 53/2017 tentang kontrak bagi hasil cost recovery dan gross split harus segera diselesaikan. Selain itu, upaya untuk mengembangkan migas non konvensional melalui regulasi simplified gross split. **Kedua**, mengkoordinasikan Kementerian/Lembaga terkait dalam penyelesaian. PSN yang seharusnya mendapatkan privilege berbeda dari proyek lainnya agar dapat diselesaikan dengan cepat. Terkait dengan investor atau partner yang mundur, harus segera dicarikan pendanaan lainnya seperti melalui penugasan BUMN ataupun skema

lainnya. Kajian lebih lanjut terkait feasibility study diperlukan agar menarik calon partner mau melanjutkan proyek yang sudah direncanakan. **Ketiga**, mengkoordinasikan kebutuhan pendanaan terkait pembangunan jaringan gas (jargas) rumah tangga ini membutuhkan dana yang besar. Dalam penyediaan infrastrukturnya, skema alternatif yang dapat dilakukan yaitu dengan melibatkan peran swasta adalah skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU).

10. Rancangan Kebijakan Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi

Rancangan Pengendalian Pelaksanaan Proyek Prioritas Strategis Nasional Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi salah satu output adalah Penyusunan Indeks Kepemimpinan Maritim dan Indeks Kedaulatan Maritim.

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi telah menetapkan sejumlah Sasaran Strategis melalui Rencana Strategis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Renstra Kemenko Marves) 2020-2024 dan lebih lanjut diturunkan melalui Perjanjian Kinerja Menteri Koordinator. Terdapat dua sasaran strategis yang berkaitan langsung dengan tugas dan fungsi Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yakni SS.1 Teguhnya Jati Diri Indonesia sebagai Negara Maritim yang Mandiri dan Berdaulat yang diukur melalui Indeks Kepemimpinan Maritim dan SS.4 Terwujudnya Indonesia sebagai Negara Maritim yang Mandiri Mengelola Lautnya serta Aktif di Forum Internasional dengan indikator kinerja Indeks Kedaulatan Maritim. Keduanya memiliki kedudukan yang strategis karena merupakan tolak ukur keberhasilan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi yang juga berkaitan dengan akuntabilitas kinerja instansi pemerintah.

Sementara ini, Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim telah merumuskan formulasi sederhana dalam menghitung kedua indeks tersebut melalui pendekatan tugas dan fungsi serta isu yang dikoordinasikan. Kedua indeks yang telah disusun sementara tersebut disadari masih jauh dari sempurna. Oleh karena perlu dilakukan pembahasan lebih lanjut secara komprehensif dalam penyusunan kedua indeks tersebut dengan melibatkan pakar dan akademisi agar nilai yang dihasilkan lebih valid dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis.

Teori dan konsep yang jelas dari Kepemimpinan Maritim serta Kedaulatan

Maritim menjadi hal yang sangat diperlukan dalam penyusunan kedua indeks. Teori didefinisikan sebagai seperangkat konsep dan definisi yang saling berhubungan yang mencerminkan suatu pandangan sistematis mengenai fenomena dengan menerangkan hubungan antar variabel, dengan tujuan untuk menerangkan dan meramalkan fenomena atau suatu obyek. Konsep adalah sejumlah ciri yang berkaitan dengan suatu objek di mana konsep diciptakan dengan menggolongkan dan mengelompokkan objek-objek tertentu yang mempunyai ciri yang sama. Guna menghasilkan variabel dan indikator yang tepat, Studi Teoritis dan Konsep diperlukan sehingga Indeks yang dibangun menjadi akurat.

Demi mencapai tujuan tersebut, perlu dilakukan pembahasan lebih lanjut secara komprehensif melalui Rapat Studi Teoritis dan Konsep Indeks Kepemimpinan Maritim dan Indeks Kedaulatan Maritim dengan melibatkan pakar dan akademisi agar analisis yang dihasilkan memiliki nilai yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis. Selanjutnya ini menjadi awal yang baik dalam penyusunan kedua indeks sehingga nantinya dapat menjadi rujukan secara nasional untuk menggambarkan keberhasilan Pemerintah Indonesia dalam mewujudkan visi besar menjadi Poros Maritim Dunia.

3.1.4. *Learning and Growth Perspective*

SS. 10 Tersedianya SDM Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi

IKU: Persentase SDM Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi yang sesuai Kompetensi

Telah dilakukan *assesment* pegawai Deputy Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi oleh Bagian Kepegawaian Kemenko Marves bekerja sama dengan empat lembaga yang berbeda. Sebanyak 2 orang mengikuti assesment dari PT Mitra Management, 4 orang melalui PPM Manajemen, 11 orang melalui PT Ara Indonesia, dan 1 orang melalui BKN. Adapun hasil *assessment* sebagai berikut:

No	Nilai <i>Assesment</i>	Jumlah
1	Sangat siap ditugaskan	2
2	Layak menduduki jabatan	4

3	Memenuhi syarat	2
4	Cukup optimal	7
5	Kurang optimal	2
6	Cukup potensial	1
Total		18

Berdasarkan data tersebut, Persentase pejabat yang sesuai kompetensi
 $= 16/18 \times 100\% = 88,89\%$

SS.11 Terwujudnya RB yang Efektif di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

IKU : Nilai Evaluasi Internal Sistem Akuntabilitas dan Kinerja Instansi Pemerintah

Pelaksanaan evaluasi SAKIP berpedoman pada Peraturan Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman RI Nomor 9 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Evaluasi atas Implementasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman RI. Penilaian evaluasi implementasi SAKIP telah dilaksanakan pada Agustus 2022 oleh tim Evaluator Inspektorat Kemenko Marves.

Berdasarkan Surat Inspektur Nomor: LHE-10/Inspektorat/MARVES/PW.01.00/IX/2022 tanggal 14 September 2022 perihal Laporan Hasil Evaluasi atas Implementasi SAKIP pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi Tahun 2022, disampaikan bahwa telah dilakukan evaluasi atas implementasi SAKIP pada empat komponen yaitu Perencanaan Kinerja dengan nilai sebesar 23,66, Pengukuran Kinerja dengan nilai sebesar 20,78, Pelaporan Kinerja dengan nilai sebesar 14,54 dan Evaluasi Internal dengan nilai sebesar 11,16. Sehingga Total Nilai Hasil Evaluasi sebesar 70,14. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi memiliki **“Sistem Akuntabilitas Kinerja Sangat Baik, Akuntabel, dan Memiliki Sistem Manajemen Kinerja yang Andal”** dengan Nilai Evaluasi **70,14** atau tingkat akuntabilitas kinerja **BB**.

IKU: Nilai Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Deputi

Penilaian Mandiri Pelaksanaan Reformasi Birokrasi (PMPRB) Kemenko Marves 2021 telah dilaksanakan pada bulan Mei 2022 dan Berdasarkan hasil penilaian mandiri Deputi

Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada komponen pengungkit memperoleh nilai 32,72 dari nilai maksimal 36,30 atau sebesar **90,14%** dengan sebagai berikut.

PENILAIAN			Bobot	Nilai
PENGUNGKIT			36,30	32,72
I	PEMENUHAN		14,60	13,88
	1	Manajemen Perubahan	2,00	1,78
	2	Deregulasi Kebijakan	1,00	1,00
	3	Penataan dan Penguatan Organisasi	2,00	2,00
	4	Penataan Tata Laksana	1,00	1,00
	5	Penataan Sistem Manajemen Sumber Daya Manusia	1,40	1,29
	6	Penguatan Akuntabilitas	2,50	2,50
	7	Penguatan Pengawasan	2,20	2,20
	8	Penguatan Pelayanan Publik	2,50	2,14
II.	REFORM		21,70	18,83
	1	Manajemen Perubahan	3,00	2,66
	2	Deregulasi Kebijakan	2,00	2,00
	3	Penataan dan Penguatan Organisasi	1,50	1,50
	4	Penataan Tata Laksana	3,75	2,63
	5	Penataan Sistem Manajemen Sumber Daya Manusia	2,00	2,00
	6	Penguatan Akuntabilitas	3,75	2,92
	7	Penguatan Pengawasan	1,95	1,95
	8	Penguatan Pelayanan Publik	3,75	3,18

SS.12. Terlaksananya Administrasi Keuangan yang Akuntabel di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

IKU: Nilai IKPA Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi

Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) merupakan indikator untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja kementerian/lembaga. Nilai IKPA menjadi salah satu tolok ukur keberhasilan satuan kerja (satker) dalam pengelolaan anggaran. IKPA sebagai alat monitoring dan evaluasi atas pengelolaan anggaran pada K/L melalui 7 indikator kinerja telah berhasil mendorong peningkatan tata kelola pelaksanaan anggaran. Pencapaian Nilai Realisasi IKPA Tahun 2022 Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi akan diperoleh pada tahun 2022.

Adapun 7 indikator tersebut adalah sebagai berikut:

1. Revisi DIPA dihitung berdasarkan jumlah revisi anggaran K/L per satker.
2. Deviasi Hal III DIPA Dihitung berdasarkan rata-rata gap antara realisasi dengan RPD.

3. Penyerapan Anggaran dihitung berdasarkan persentase realisasi anggaran terhadap pagunnya.
4. Belanja Kontraktual atau Penyampaian Data Kontrak dihitung berdasarkan rasio LPJ bendahara yang tepat waktu disampaikan terhadap seluruh kontrak yang disampaikan ke KPPN
5. Penyelesaian Tagihan dihitung berdasarkan rasio penyelesaian tagihan yang tepat waktu terhadap seluruh SPM LS Non Belanja Pegawai.
6. Pengelolaan Uang Persediaan (JP) dihitung berdasarkan jumlah GUP yang tepat waktu dibagi seluruh record GUP yang terdapat dalam set data.
7. Dispensasi Penyampaian SPM dihitung berdasarkan jumlah SPM yang mendapat dispensasi karena melewati batas waktu penyampaian SPM pada akhir tahun anggaran.

Pencapaian Nilai Realisasi IKPA Tahun 2022 Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi, sesuai dengan ND.017.4/SESMENKO.03/KU.02/I/2023, adalah sebesar 83,73, melebihi dari target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja sebesar 73. Dengan perincian nilai IKPA tahun 2022 sebagai berikut.

Ket.	Kualitas Perencanaan Anggaran		Kualitas Pelaksanaan Anggaran					Kualitas Hasil Pelaksanaan Anggaran	Nilai Total	Konversi Bobot	Nilai Akhir
	Revisi DIPA	Deviasi Hal.III DIPA	Penyerapan Anggaran	Belanja Kontraktual	Penyelesaian Tagihan	Pengelolaan UP dan TUP	Dispensasi SPM	Capaian Output			
Nilai	100	59.18	69,48	100	93,18	100	100	75,65	83.73	100	83,73
Bobot	10	10	20	10	10	10	5	25			
Nilai Akhir	10	5.92	13,90	10	9,32	10	5	18,91			
Nilai Aspek	79.59		92,53					75,65			

3.2. KINERJA KEUANGAN

3.2.1. Realisasi Anggaran

Internal Business Process Perspective Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu	Realisasi	% Capaian	
1	Persentase Rumusan Kebijakan di Bidang Hukum dan Perjanjian Maritim yang Ditindaklanjuti	100%	99%	99.50%	738.793.000	736.974.894	99,75%	Rekomendasi Kebijakan Penyelarasan Peraturan Perundang-undangan nasional dan Internasional Bidang Maritim dan Energi
					1.130.550.000	1.115.257.536	98,65%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kerja Sama Bilateral, Regional, dan Multilateral Bidang Kedaulatan Maritim dan Energi
					277.673.000	276.138.130	99,45%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia

Internal Business Process Perspective Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu	Realisasi	% Capaian	
2	Presentase rumusan kebijakan di bidang keamanan dan ketahanan maritim yang ditindaklanjuti	100%	100%	100%	423.338.000	417.669.126	98,66%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Kewaspadaan Maritim (Maritime Domain Awareness)
					5.589.382.000	2.821.179.553	50,47%	Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Peran Indonesia di Forum Internasional
					387.735.000	387.665.777	99,98%	Rekomendasi Kebijakan Pembangunan Ketahanan Maritim Nasional
					280.594.000	280.503.120	99,97%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keamanan dan Ketahanan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil
					719.490.000	700.502.632	97,36%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Rencana Aksi Nasional Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan

Internal Business Process Perspective Asisten Deputi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu/ Rencana	Realisasi	% Capaian	
3	Persentase rumusan kebijakan di bidang delimitasi zona maritim dan kawasan perbatasan maritim yang ditindaklanjuti	100%	100%	100%	203.144.000	201.242.118	99,06%	Rekomendasi Kebijakan Pemetaan Data Kelautan dan Toponimi
					842.086.000	831.190.388	98,71%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Batas Zona Maritim Indonesia dan Pengembangan Kawasan
					371.827.000	368.288.620	99,05%	Rekomendasi Kebijakan Penetapan Zona Maritim Indonesia
					370.452.000	366.038.800	98,81%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Submisi Landas Kontinen Indonesia
					184.367.000	183.912.788	99,75%	Rekomendasi Kebijakan Pengelolaan Laut Bebas dan Dasar Laut Internasional
					196.582.000	194.896.786	99,14%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Realignment Flight Information Region (FIR)
					53.067.028.000	39.831.004.368	75,06%	Rekomendasi Kebijakan Peningkatan Kerja Sama Internasional Antar Negara-Negara Pulau dan Kepulauan (AIS Forum)

Internal Business Process Perspective Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu/ Rencana	Realisasi	% Capaian	
4	Persentase rumusan kebijakan di bidang navigasi dan keselamatan maritim yang ditindaklanjuti	100%	100%	100%	778.437.000	776.456.227	99,75%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Kenavigasian Nasional dan Internasional
					651.246.000	649.214.426	99,69%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan Maritim
					576.034.000	546.756.974	94,92%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Daerah Rawan Kecelakaan Laut
					316.094.000	313.432.155	99,16%	Rekomendasi Kebijakan Pengendalian Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Maritim

Internal Business Process Perspective Asisten Deputi Energi								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu/ Rencana	Realisasi	% Capaian	
5	Persentase Rumusan Kebijakan Bidang Energi yang Ditindaklanjuti	100%	100%	100%	482.914.000	482.674.892	99,95%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas Rumah Tangga
					587.844.000	587.360.314	99,92%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Energi Baru dan Terbarukan dalam Bauran Energi Nasional
					1.038.695.000	1.022.103.820	98,40%	Rekomendasi Kebijakan Pencapaian Rasio Elektrifikasi Listrik Nasional

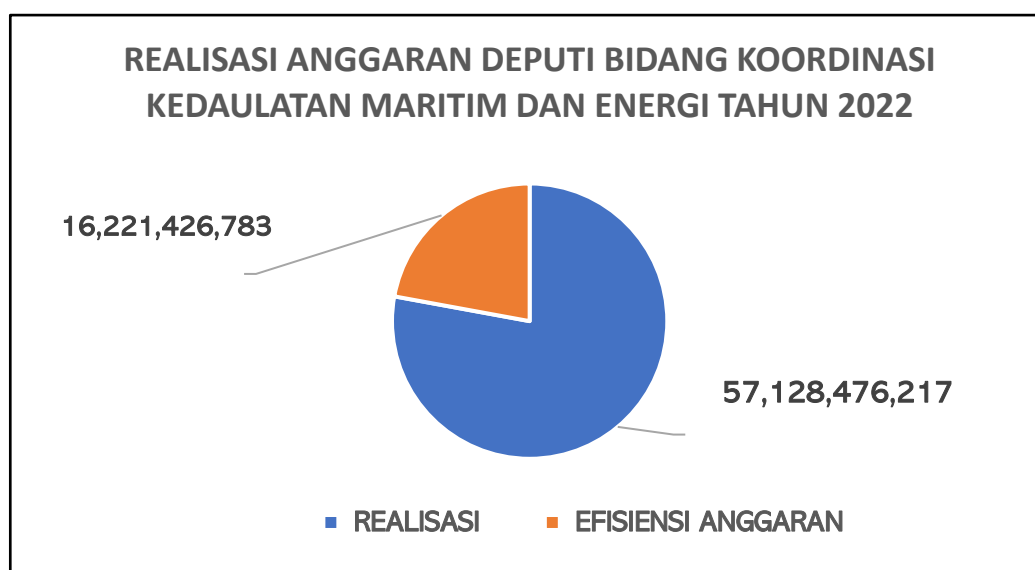
Internal Business Process Perspective Sekretaris Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi								
No	IKU	KINERJA			SUMBERDAYA			RO
		Target	Realisasi	Capaian	Pagu/ Rencana	Realisasi	% Capaian	
6	Jumlah dokumen perencanaan dan pemantauan program dan anggaran lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	1	1	100%	266.222.000	244.023.389	91,66%	Layanan Perencanaan dan Penganggaran
					617.265.000	600.695.720	97,32%	Layanan Pemantauan dan Evaluasi
7	Jumlah dokumen penyelenggaraan layanan dukungan kesekretariatan, ketatausahaan dan pelaporan lingkup Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi	3	3	100%	268.506.000	267.098.191	99,48%	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal
					818.468.000	806.630.877	98,55%	Layanan Umum

*)dalam Rupiah

Realisasi keuangan pada masing-masing Unit Kerja Eselon II per 31 Desember 2022 di Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

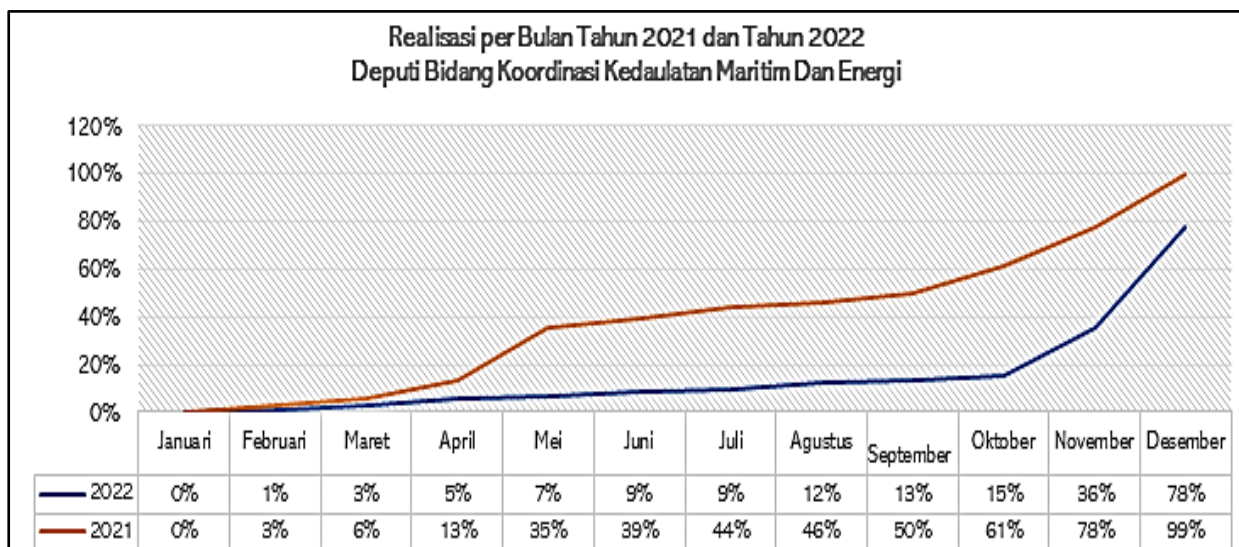
NO	UNIT KERJA	PAGU *	REALISASI	PERSENTASE
1	Asisten Deputi Hukum dan Perjanjian Maritim	2.147.016.000	2.128.370.560	99,13%
2	Asisten Deputi Keamanan dan Ketahanan Maritim	7.400.539.000	4.607.520.208	62,26%
3	Asisten Deputi Delimitasi Zona Maritim dan Kawasan Perbatasan	55.235.486.000	41.976.573.868	76,00%
4	Asisten Deputi Navigasi dan Keselamatan Maritim	2.321.811.000	2.285.859.782	98,45%
5	Asisten Deputi Energi	2.109.453.000	2.092.139.026	99,18%
6	RO Kebijakan Pengendalian	2.165.137.000	2.119.564.596	97,90%
7	Sekretariat Deputi	1.970.461.000	1.918.448.177	97,36%
8	Total Deputi 1	73.349.903.000	57.128.476.217	77,88%

Dengan total serapan Anggaran sebesar Rp. 57.128.476.217,- dari total pagu sebesar Rp. 73.349.903.000,- yang dapat terlihat pada diagram pie dibawah ini.

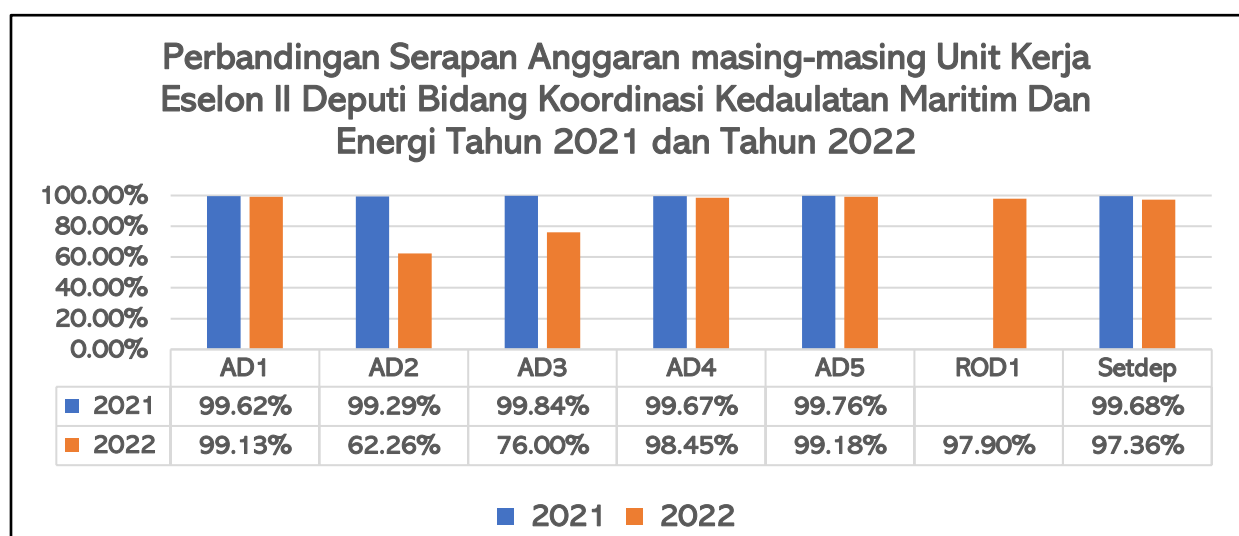


Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi telah melakukan efisiensi sebesar Rp.16.221.426.783,- pada anggaran Tahun 2022. Efisiensi ini dilakukan dengan mempertimbangkan pelaksanaan anggaran agar lebih akuntabel dan bertanggungjawab. Hal ini juga melaksanakan arahan Bapak Presiden RI bahwa KTT AIS forum akan dilaksanakan pada Tahun 2023, (Lampiran Kertas Kerja AIS Tahun 2022).

Adapun realisasi capaian kinerja keuangan pada tahun 2021 dan tahun 2022 dapat dilihat dibawah ini



Sedangkan realisasi capaian kinerja keuangan pada masing-masing Unit Kerja Eselon II pada Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi tahun 2021 dan tahun 2022 dapat dilihat dibawah ini



BAB IV

PENUTUP

Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun 2022 memiliki 13 Indikator Kinerja Utama (IKU). Pengukuran capaian IKU dilakukan pada akhir Tahun 2022 berdasarkan formula penghitungan yang telah dituangkan dalam manual IKU. Laporan capaian kinerja Tahun 2022 didasarkan pada pelaksanaan berbagai kegiatan hingga Desember 2022.

Hasil perhitungan Nilai Efektivitas Kepemimpinan Maritim tahun 2022 dari Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi adalah sebesar 85,48 dalam skala 100 dengan realisasi sebesar 4 (**Sangat Berdaulat**).

Prestasi SS1 Kemenko Marves “Teguhnya Jatidiri Indonesia sebagai Negara Maritim yang Mandiri dan Berdaulat” Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi 2022 adalah sebagai berikut 1) Terlaksananya Special Ministerial-CEOs meeting bersama negara-negara berkembang dari Afrika, Amerika Selatan, dan Timur Tengah; 2) Tiga paket perjanjian Singapura-Indonesia yang telah lolos di parlemen yakni, Flight Indonesia Information Region (FIR), Defence Cooperation Agreement (DCA) atau Perjanjian Kerja sama Pertahanan dan *Treaty on Extradition* (Perjanjian Ekstradisi) Ekstradisi buronan; 3) Penandatanganan batas maritim RI dan Vietnam di sela-selakunjungan Presiden Vietnam ke Indonesia.

Adapun faktor pendukung dari pencapaian IKU tahun 2022 adalah tanda pandemic covid-19 sudah menjadi tanda endemic sehingga sudah ditarik kebijakan kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) darurat, yang berdampak terlaksananya agenda-agenda kerja pada Tahun 2022. Hal ini berdampak pada peningkatan total capaian kinerja sebesar 113,46%. Capaian meningkat dibandingkan dengan capaian pada tahun 2021 yakni sebesar 109,26%. sehingga selisih peningkatan capaian kinerja sebesar 4,2% pada tahun 2022.

Sedangkan kendala pencapaian IKU tahun 2022 diatas adalah sebagai berikut 1) Perjanjian Kerjasama Indonesia-Singapura terkait *Flight Information Region* (FIR) adalah belum dapat berlaku selama belum diratifikasi oleh peraturan nasional kedua negara; 2) Adanya Komitmen Pemerintah Indonesia hanya fokus menyelenggarakan KTT AIS Forum dan rangkaian kegiatan pendukung di Indonesia 2023.

Prestasi SS1 “Terwujudnya Indonesia sebagai Negara Maritim yang Mandiri Mengelola Lautnya serta Aktif di Forum Internasional” Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi 2022 adalah Pada tanggal 22 Februari 2022 RPerpres tersebut telah disetujui dan ditandatangani oleh Presiden pada tanggal 22 Februari 2022 melalui Peraturan Presiden Nomor 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021-2025.

Adapun faktor pendukung dari pencapaian IKU Tingkat Kedaulatan Maritim tahun 2022 adalah tanda pandemic covid-19 sudah menjadi tanda endemic sehingga sudah ditarik kebijakan kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) darurat, sehingga dapat melaksanakan semua kegiatan yang menunjang nilai Tingkat Kepastian Wilayah, Tingkat Keamanan dan Ketahanan Maritim serta Tingkat Keselamatan Maritim dengan persentase sebesar 87,70% dari 100 yang selanjutnya, dilakukan konversi sehingga diperoleh nilai Tingkat Kedaulatan Maritim sebesar **4 (Sangat Berdaulat)**.

Sedangkan kendala pencapaian IKU Tingkat Kedaulatan Maritim tahun 2022 adalah sebagai berikut **1)** Hasil monitoring dan evaluasi Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia menunjukkan bahwa penginputan pada **Aplikasi SISMONEV KSP** pelaporan telah dilakukan K/L terkait namun masih banyak yang perlu dilakukan perbaikan dalam pelaporan tersebut, **2)** Keputusan Republik Indonesia terhadap Peta Penetapan Batas Landas Kontinen Ekstensi Segmen Selatan Jawa dan Selatan Nusa Tenggara yang di berikan pada UN-CLCS PBB di New York harus Merujuk ketentuan aturan dan prosedur UNCLCS, serta jumlah antrean submisi yang ada saat ini, maka seluruh proses pengkajian hingga diterbitkannya rekomendasi oleh UNCLCS dapat memakan waktu hingga lebih dari sepuluh tahun. **3)** Adanya Penyelarasan Peraturan Undang-Undang Nasional Bidang Maritim dan Energi yang dikawal oleh Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi antara lain RPP Keamanan Laut, Rperpres RAN Perlindungan Pelaut dan Awak Kapal Perikanan, Rperpres Jaknas KKPH, RUU Pengesehan Perjanjian antara RI-Singapura tetang Ekstradisi Buronan, RPP Sumber Daya Air (RPP SDA), Koordinasi Penyusunan RUU Landas Kontinen (DPR) dan Ratifikasi FIR Indonesia-Singapura; **4).** Adanya Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) Tahun 2022 sebanyak **Dua Cluster**, antara lain: **Pertama**, Cluster Sumber Daya Energi Maritim terkait Kebijakan Pencapaian Produksi Minyak dan Sambungan Jaringan Gas yaitu belum adanya inisiasi pembentukan regulasi terkait penerapan Carbon Capture and Storage (CCS) di Indonesia dari Kemenko Marves

dengan Kementerian teknis terkait, kemudian penerapan CCS di luar WK Migas serta perizinan kegiatan oleh pengembang CCS selain Kontraktor Migas Akomodasi sumber CO2 yang berasal dari industri lain di luar wilayah operasi migas serta adanya peluang kerjasama internasional dalam skema emisi karbon termasuk sertifikasi perdagangan karbon. **Kedua**, Cluster Energi Baru dan Terbarukan Maritim yaitu dari 12 PSEL yang ditangani Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi 2022 menunjukkan ada tiga PSEL yang belum mencapai tahap lelang, lima PSEL sudah mencapai tahap lelang, satu PSEL sudah tahap pendanaan, dua PSEL sudah sampai tahap konstruksi sebesar 78% dan satu PSEL yang meminta difasilitasi pembangunan pengolah sampah dengan teknologi RDF (Refused Derived Fuel) dan pembangunan TPS 3R. Sedangkan Pengembangan Ekonomi Maritim Berbasis Energi Terbarukan (REBED) pada daerah Belitung memerlukan bantuan hibah perahu pariwisata tenaga listrik untuk Kawasan Mangrove Kuale-Sijuk, namun tidak bertahan lama beroperasi karena permasalahan pada baterai storage-nya.

Demikian laporan capaian kinerja Deputi Bidang Koordinasi Kedaulatan Maritim dan Energi pada Tahun 2022. Melalui laporan ini diharapkan dapat memberikan gambaran capaian kinerja dan menjadi dasar untuk meningkatkan kinerja hingga akhir tahun 2022.

