

LAPORAN PENELITIAN



**KAJIAN YURIDIS KEBIJAKAN PEMERINTAH
"MARITIME POLICY" DALAM KERANGKA AEC 2015**

TAHUN KE 1 DARI RENCANA 1 TAHUN

KETUA

KOESRIANTI, S.H., LL.M., Ph.D.

ANGGOTA

**Dr. DINA SUNYOWATI, S.H., M.Hum.
OEMAR MOECHTHAR, S.H., M.Kn.
MOH. ZULFI YASIN R (NIM. 031411133034)**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
2015**

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Penelitian : Kajian Yuridis Kebijakan Pemerintah “*Maritime Policy*”
Dalam Kerangka AEC 2015

Peneliti/Pelaksana
Nama Lengkap : Koesrianti, S.H., LL.M., Ph.D.
NIDN : 0008096201
Jabatan Fungsional : Lektor Kepala
Program Studi : Ilmu Hukum
Nomor HP : 081332549239
Alamat surel : koesrianti@gmail.com

Anggota (1)
Nama Lengkap : Dr. Dina Sunyowati, S.H., M.Hum.
NIDN : 0005106108
Perguruan Tinggi : Fakultas Hukum Universitas Airlangga

Anggota (2)
Nama Lengkap : Oemar Moechthar, S.H., M.Kn.
NUPN : 9907147555
Perguruan Tinggi : Fakultas Hukum Universitas Airlangga

Anggota (3)
Nama Lengkap : Moh. Zulfi Yasin R
NIM : 031411133034
Perguruan Tinggi : Fakultas Hukum Universitas Airlangga
Institusi Mitra (jika ada) : -
Nama Institusi Mitra : -
Alamat : -
Penanggung Jawab : -
Tahun Pelaksanaan : 2015
Biaya Tahun Berjalan : Tahun ke 1 dari rencana 1 tahun
Biaya Keseluruhan : Rp.30.000.000,-

Mengetahui,

Dekan,



Prof. Dr. Muchammad Zaidun, S.H., M.Si
NIP. 19520529 197412 1001

Surabaya, 30 Oktober 2015

Ketua Peneliti,

Koesrianti, S.H., LL.M., Ph.D.
NIP. 19620908 198701 2001

RINGKASAN

Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) terbentuk pada Desember 2015 akan membawa liberalisasi perdagangan di kawasan ASEAN yang akan membentuk *'single market dan production base'* di kawasan. Indonesia adalah salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, namun kebijakan pemerintah selama ini bertumpu pada daratan bukan pada laut/maritim. Pemerintahan Joko Widodo mengeluarkan kebijakan "Poros Maritim Dunia" pada November 2014. Kebijakan ini mempunyai dimensi domestik, regional dan global sekaligus merupakan kesempatan dan peluang besar bagi pengusaha untuk berkiprah pada level regional dan internasional. Pembentukan MEA merupakan tantangan sekaligus peluang yang dapat dijadikan momentum oleh Indonesia agar supaya dapat memperoleh keuntungan maksimal kerangka integrasi ekonomi AEC 2015. Poros maritim mempunyai lima pilar yaitu membangun kembali budaya maritim, membangun kedaulatan pangan laut, pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, kerjasama di bidang kelautan dan membangun pertahanan maritim. Penelitian ini mengkaji dan mengevaluasi kebijakan poros maritim yang dikaitkan dengan Nawa Cita pemerintahan Joko Widodo. Inti dari kebijakan poros maritim adalah pembangunan ekonomi kelautan/kemaritiman secara menyeluruh dan berkelanjutan dengan memanfaatkan momen pembentukan AEC 2015.

Kata kunci : *Poros maritim dunia, pemerintah jokowi, Nawa Cita, MEA*

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
RINGKASAN	i
PRAKATA	ii
DAFTAR ISI	iii
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Penelitian	1
1.2. Rumusan Masalah	3
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	4
2.1. Revitalisasi Sektor Ekonomi Kelautan	4
2.2. Optimalisasi Kewenangan Pemerintah Daerah.....	5
2.3. Penanganan <i>IUU Fishing</i>	6
2.4. Ekonomi Kelautan dan Masyarakat Ekonomi	8
ASEAN (AEC)	
BAB III : TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	10
3.1. Tujuan Penelitian.....	10
3.2. Manfaat Penelitian.....	10
BAB IV : METODE PENELITIAN	11
4.1. Metode Penelitian	11
4.2. Teknik Pengumpulan Data dan Analisis Data.....	11
4.3. Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum.....	12
BAB V : HASIL DAN PEMBAHASAN	14
5.1. Kebijakan Joko Widodo tentang NAWA CITA	14
5.2. Pengertian Poros Maritim	16
5.2.1. Korelasi NAWACITA dengan Poros Maritim	23
5.3. Poros Maritim : Peluang dan Tantangan.....	24

5.3.1. Implementasi Poros Maritim terkait dengan	33
Kondisi Indonesia.....	
5.3.1.1. Peraturan Perundang-Undangan di.....	35
Bidang Maritim	
5.3.1.2. Aspek Infrastruktur Perairan Indonesia	39
5.3.1.3. Aspek Sumber Daya Alam dan Sumber	41
Daya Manusia	
5.3.1.4. Aspek Pengamanan	52
5.3.2. Kendala dan Langkah Strategis	62
BAB VI : RENCANA TAHAPAN BERIKUTNYA	71
BAB VII : KESIMPULAN DAN SARAN	72
7.1. Kesimpulan	72
7.2. Saran	73

DAFTAR PUSTAKA

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Harapan masyarakat Indonesia terhadap Presiden Joko Widodo sangat besar untuk segera mewujudkan berbagai program membangun sektor riil, menciptakan lapangan kerja, dan mensejahterakan rakyat. Pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla di dalam berbagai kesempatan menegaskan akan mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Berdasarkan penelitian Bappenas, Indonesia memiliki 18 titik maritim dunia. Potensi kelautan Indonesia begitu besar. 80 persen dari perdagangan di seluruh dunia bergantung pada pengiriman barang melalui laut. Sementara, 60 persen dari pengiriman melalui laut tersebut melewati perairan Indonesia. Dalam mewujudkan negara sebagai poros maritim dunia Indonesia perlu meninjau praktek beberapa negara yang dapat dijadikan acuan antara lain : Amerika Serikat, China, Inggris, Belanda, dan India. Pemerintah berencana untuk membangun 'tol laut' untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, pembangunan pelabuhan dan perbaikan transportasi laut, serta keamanan maritim.

Sebagai negara kepulauan dengan dua pertiga wilayah laut, Indonesia punya potensi besar untuk mengembangkan sektor kemaritiman yang mendatangkan kesejahteraan. Menurut Son Diamar dalam paparannya yang berjudul " Mewujudkan Negara Kepulauan Yang Maju", ada lima pilar pembangunan maritim untuk dikembangkan:

1. membangun SDM, budaya, dan iptek kelautan unggulan dunia.
2. mengembangkan ekonomi perikanan, pariwisata, ESDM, pelayaran, dan konstruksi kelautan.
3. mengelola wilayah laut, menata ruang terintegrasi darat, dan laut serta mengembangkan kota-kota 'bandar dunia' menggunakan prinsip berkelanjutan.

4. pembangunan sistem pertahanan dan keamanan berbasis geografi negara kepulauan.
5. mengembangkan sistem hukum kelautan.

Dalam suatu kesempatan Presiden Joko Widodo menyebut kekuatan Indonesia berada di laut dan samudera. Presiden Joko Widodo memberikan presentasi tentang kebijakan poros maritim dalam forum KTT Asia Timur ke-9 di Myanmar, 13 November 2014 bahwa Indonesia ingin mewujudkan tujuan idealnya sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, yaitu menjadi poros maritim dunia (*maritime fulcrum*). Melalui “*Lima Grand Design*”, Jokowi fokus untuk membangun kembali budaya maritim, membangun kedaulatan pangan laut, pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, kerjasama di bidang kelautan dan membangun pertahanan maritim.

Pemerintah mendorong semua pihak, khususnya pihak dunia usaha dan perbankan untuk terlibat mengembangkan kemaritiman. Potensi kemaritiman jika ditelaah lebih mendalam meliputi lima potensi yang dapat dikembangkan, yaitu potensi geografis, sumber daya laut, industri pelayaran niaga, industri pelayaran rakyat serta industri perkapalan dan galangan kapal¹.

Selama ini seluruh potensi kemaritiman di atas tidak mendapat perhatian yang memadai dari pemerintah. Sebagai negara kepulauan seharusnya Indonesia lebih menekankan kepada pembangunan seluruh potensi sumber daya yang berhubungan dengan laut tersebut. Bahkan telah terjadi kekeliruan pola pikir (*mindset*) dari bangsa Indonesia yang sudah berlangsung sangat lama, yaitu berfokus kepada pembangunan di daratan bukan di laut. Sebagai contoh, pembangunan jalan tol dilakukan secara *masiv*, sedangkan pembangunan pelabuhan dan akses ke pelabuhan tidak digarap dengan baik. Pemerintah cenderung mengembangkan transportasi darat daripada transportasi air.

Data Kementerian Kelautan dan Perikanan menaksir, potensi ekonomi kelautan Indonesia mencapai 3.000 triliun, tetapi baru tergarap 291,8 triliun. Jumlah potensi laut yang sudah dikembangkan amat sangat kecil. Seharusnya

¹ Kompas, *Menegakkan Poros Maritim Dunia*, Kompas, 28 November 2014

per-tahun potensi kekayaan laut yang dapat dikelola mencapai 1,2 triliun dolar AS, atau tujuh kali lipat APBN senilai 170 miliar dolar AS, disamping menyerap tenaga kerja hingga 40 juta orang atau sepertiga total angkatan kerja. Hal ini menunjukkan bahwa potensi sumber daya laut telah terabaikan atau luput dari prioritas pemerintah sebelumnya. Sumber daya laut mempunyai nilai sangat penting untuk sumber makanan, mata pencaharian yang sudah menjadi budaya tradisional masyarakat Indonesia karena sejumlah lebih dari 140 juta penduduk tinggal di wilayah pesisir dan lebih dari 2.620.000 orang di antaranya berkerja di laut

Oleh karena itu, perlu pemikiran dan perencanaan yang komprehensif tentang pengelolaan sumber daya laut Indonesia ini sehingga kemakmuran rakyat akan dapat terwujud sesuai dengan cita-cita UUD 1945, bahwa sumber daya dan kekayaan alam Indonesia dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat Indonesia. Bukan itu saja, pemerintah juga perlu memikirkan keamanan laut Indonesia, mengingat masih banyaknya Illegal Unreported Unregulated (IUU) atau *illegal fishing* yang dilakukan oleh kapal-kapal asing di perairan Indonesia selama ini yang perlu penanganan serius dan tegas. Selain ekonomi kelautan, pembentukan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) pada Desember 2015 juga menjadi tantangan sekaligus peluang bagi Indonesia.

ASEAN telah mengalami banyak perubahan dan perkembangan yang positif dan signifikan menuju tahapan baru yang lebih integratif dan berwawasan ke depan dengan dibentuknya Komunitas ASEAN (*ASEAN Community*) pada tahun 2015. Hal ini diperkuat dengan disahkannya Piagam ASEAN (*ASEAN Charter*) yang secara khusus akan menjadi landasan hukum dan landasan jati diri ASEAN ke depannya. ASEAN bersepakat untuk membentuk Komunitas ASEAN (*ASEAN Community*) akan memulai proses integrasi dengan tiga pilar, yaitu : *Political Security*, *Economic* dan *Socio-Cultural Community*.

ASEAN Economic Community (AEC) 2015 akan diarahkan kepada pembentukan sebuah integrasi ekonomi kawasan dengan mengurangi biaya transaksi perdagangan, memperbaiki fasilitas perdagangan dan bisnis, serta

meningkatkan daya saing sektor industri kecil yang mampu memasok kebutuhan di kawasan regional sebagai “*single market dan production base*”. Pemberlakuan AEC 2015 bertujuan untuk menciptakan pasar tunggal dan basis produksi yang stabil, makmur, berdaya saing tinggi, dan secara ekonomi terintegrasi dengan regulasi efektif untuk perdagangan dan investasi, yang didalamnya terdapat arus bebas lalu lintas barang, jasa, investasi, dan modal serta difasilitasinya kebebasan pergerakan pelaku usaha dan tenaga kerja. Implementasi AEC 2015 akan berfokus pada 12 sektor prioritas, yang terdiri atas tujuh sektor barang (industri pertanian, peralatan elektronik, otomotif, perikanan, industri berbasis karet, industri berbasis kayu dan tekstil) dan lima sektor jasa (transportasi udara, pelayanan kesehatan, pariwisata, logistik, dan industri teknologi informasi atau *e-ASEAN*).

1.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang permasalahan yang telah dipaparkan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini antara lain :

- a. Apa bentuk, sifat dan karakteristik dari kebijakan poros maritim dunia pemerintahan Joko Widodo ?
- b. Apakah peraturan perundang-undangan di bidang maritime telah mendukung kebijakan poros maritime.?

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Indonesia harus mengembangkan pembangunan nasional yang bertumpu kepada laut. Meskipun hal ini tidak mudah, namun tahun 2015 merupakan tahun berlakunya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang dapat dijadikan momentum kebangkitan negara kepulauan Indonesia. Fungsi laut yang dapat dikembangkan terdiri dari dua fungsi. Pertama, fungsi produksi dari laut yang meliputi pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya hayati laut. Kedua, laut sebagai penawar jasa yang meliputi pelabuhan, perkapalan, galangan dan pengawasan laut². Saatnya bagi Indonesia untuk menghimpun kekuatan dan mengoptimalkan potensi laut yang ada, sehingga dapat membuka peluang ekonomi dan tumbuhnya industrialisasi kemaritiman.

Dari industry kelautan, akan tercipta lapangan kerja di bidang industry ini yang menghasilkan produk unggulan Indonesia yang dapat memasok kebutuhan negara-negara ASEAN (*as production based*). Dalam hal ini Indonesia dapat memanfaatkan peluang pasar tunggal (*single market*) yang merupakan tujuan pembentukan MEA 2015. Sehingga MEA 2015 merupakan tantangan bagi pemerintah Indonesia dan masyarakatnya untuk mewujudkan negara maritim terbesar dunia.

2.1. Revitalisasi Sektor Ekonomi Kelautan

Undang-Undang Nomor 32 tahun 2014 tentang kelautan telah membuka jalan bagi pembangunan industrialisasi kelautan. Pembentukan Keamanan laut yang diamanatkan Undang-Undang tersebut sangat mendesak untuk segera direalisasikan sebagai bentuk komitmen dan kesungguhan dari pemerintah dalam mewujudkan pengawasan laut yang mumpuni.

Sektor ekonomi kelautan setidaknya terbagi atas 11 sub-sektor, yaitu :

1. Perikanan tangkap;
2. Perikanan budidaya;

²*Ibid.*

3. Industri pengolahan hasil perikanan;
4. Industri bioteknologi kelautan;
5. Pertambangan dan energi;
6. Pariwisata bahari;
7. Hutan mangrove;
8. Perhubungan laut;
9. Sumber daya wilayah pulau-pulau kecil;
10. Industri dan jasa maritim; dan
11. Sumber daya alam non-konvensional.

Dengan berlakunya MEA pada Desember 2015, maka dapat dikatakan sebagai pembukaan pasar Indonesia yang sebenar-benarnya, karena lalu lintas barang dan jasa di antara negara-negara ASEAN tidak lagi mengalami hambatan. Barang dan jasa di antara sesama negara anggota ASEAN bisa masuk ke negara anggota tanpa hambatan. Pembukaan pasar domestik bagi barang dan jasa dari luar negeri membuat banyak kalangan yang khawatir karena kapasitas mereka yang tidak tangguh untuk bertarung di pasar. Pembukaan pasar mengandung dua hal yang saling bertolak belakang. Pasar yang luas akan didapat, namun sangat mungkin ada yang tergilas oleh kekejaman pasar itu sendiri.

Perubahan-perubahan keadaan global dan regional membuat negara tidak bisa lagi menyembunyikan diri dari pergaulan internasional. Dalam konteks demikian, maka diperlukan siasat dan strategi yang cerdas dalam kerjasama dengan negara lain. Hal ini harus dihadapi secara mantap karena kompetisi merupakan ciri utama dari masyarakat masa kini. Adanya MEA menimbulkan tantangan sekaligus peluang, ada kecemasan tapi juga ada optimisme, ada yang selaras tapi ada yang bertentangan. Masyarakat Indonesia perlu kerja keras dan menumbuhkan rasa percaya diri sehingga dapat bersaing di kancah regional dan internasional.

2.2. Optimalisasi Kewenangan Pemerintah Daerah

Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, merupakan undang-undang yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah dalam pengelolaan laut. Pemerintahan Joko Widodo dapat mengoptimalkan potensi laut melalui pelimpahan kewenangan yang sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 ini. Menurut undang-undang ini, provinsi dan kabupaten memiliki kewenangan dalam pengelolaan laut. Provinsi memiliki kewenangan sejauh 12 mil dari garis pantai, sedangkan daerah kabupaten memiliki kewenangan sepertiga dari batas laut. Adapun kewenangan tersebut meliputi kewenangan eksplorasi, eksploitasi, konservasi, pengelolaan kekayaan laut, pengaturan kepentingan administratif, tata ruang, penegakan hukum, dan bantuan keamanan dan kedaulatan negara. Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 ini memperkenalkan konsep desentralisasi pengelolaan wilayah laut, sehingga pemerintah daerah sudah memahami dengan baik kewenangan pengelolaan ini mengingat sudah sepuluh tahun lebih undang-undang ini berlaku.

Pada daerah-daerah tertentu, masyarakat adat setempat memiliki keterikatan yang erat dengan kehidupan laut dan masih memelihara budaya dan adat istiadat yang turun menurun tentang pengelolaan kawasan pesisir mereka yang biasa dikenal dengan hak ulayat laut. Hak ulayat laut ini berbeda antara satu daerah dengan daerah lainnya, sehingga konsep desentralisasi akan sangat penting diterapkan di provinsi dan kabupaten, khususnya di kawasan timur Indonesia.³ Pemerintahan Joko Widodo perlu menerapkan tata kelola dan sistem birokrasi terkait pengelolaan wilayah laut dengan konsep desentralisasi ini. Hal ini juga akan memberikan kepercayaan dan kebanggaan diri dari provinsi dan kabupaten untuk lebih bertanggung jawab dalam mengelola wilayah lautnya, sehingga potensi laut akan benar-benar bisa dioptimalkan.

³Ary Wahyono, *et all*, *Hak Ulayat di Kawasan Timur Indonesia*, Media Pressindo, Yogyakarta, 2000

2.3. Penanganan *IUU Fishing*

Penangkapan ikan illegal atau *illegal, Unreported, and Unregulated Fishing (IUU Fishing)* semakin lama semakin menjadi-jadi, karena permintaan pasar atas ikan laut semakin meningkat terkait dengan meningkatnya penduduk dunia. Menurut FAO *Fisheries and Aquaculture Department*, *illegal fishing* telah menyebabkan kerugian sebesar USD \$23 juta per tahun, dimana 30 % *illegal fishing* itu terjadi di Indonesia, yang merupakan negara maritim terbesar kedua setelah negara Brazil.⁴ Hal ini tidak diinginkan oleh masyarakat internasional karena ikan merupakan sumber daya yang harus senantiasa dijaga keberlanjutannya untuk memenuhi pangan dunia.

Untuk tujuan ini maka organisasi pangan sedunia atau *Food Agriculture Organization (FAO)* menyusun rencana aksi global untuk menanggulangi dan menghapuskan *IUU Fishing* secara bersama-sama negara anggota FAO. Pada tahun 2001 disepakati instrumen internasional yang berkaitan dengan *IUU Fishing* yaitu *International Plan of Action to Deter, Prevent and Eliminate Illegal Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU Fishing)*. Inti dari IPOA-IUU *Fishing* adalah berupa langkah-langkah yang harus diambil oleh negara anggota FAO dalam mencegah, mengurangi, dan menghapus *IUU Fishing* di lingkup wilayah nasionalnya, dan menjadikan IPOA-IUU *Fishing* ini sebagai pondasi kebijakan nasionalnya. IPOA-IUU *Fishing* memberikan pedoman bagi negara-negara dalam menyusun peraturan nasional dalam bentuk NPOA sebagai upaya pencegahan, pengurangan dan penghapusan *IUU Fishing*. Beberapa negara yang telah menyusun NPOA antara lain Amerika Serikat, Australia, Indonesia, Jepang, Kanada dan Selandia Baru. Latar belakang persetujuan ini antara lain bahwa masih berlanjutnya kondisi *IUU Fishing* dan dampak yang merugikan terhadap persediaan ikan, ekosistem laut dan mata pencaharian nelayan yang sah dan

⁴ Group Konservasi Sumber Daya Laut, OCEANA, memperkirakan kerugian yang diderita oleh masyarakat internasional yang diakibatkan oleh *illegal fishing* antara 10-23 juta Dollar Amerika setiap tahunnya, lihat http://en.wikipedia.org/wiki/illegal_unreported_unregulated_fishing#/media/File:note-3

meningkatkan kebutuhan akan keamanan pangan secara global⁵. Peran negara pelabuhan dalam melaksanakan langkah-langkah efektif untuk memajukan pemanfaatan berkelanjutan dan konservasi jangka panjang terhadap sumberdaya laut hayati.⁶

Penanganan *IUU Fishing* di Indonesia, masih dirasa agak lemah. Pemerintahan berencana menerapkan hukum nasional Indonesia secara tegas terhadap nelayan asing yang melakukan *IUU Fishing* dengan cara menenggelamkan kapal ikan mereka.⁷ Respon terhadap *IUU Fishing* utamanya terkait dengan kemampuan negara untuk mencegah terjadinya *IUU Fishing*, dan terkait dengan sumber daya untuk pengawasan wilayah laut yang memadai. Bahkan di beberapa negara penindakan *IUU Fishing* sangat keras dalam rangka mengamankan sumber daya ikan mereka, karena berpengaruh pada kelangkaan jumlah ikan-ikan tertentu yang dapat berdampak ekonomi, sosial dan lingkungan masyarakat sekitarnya⁸. Di negara-negara tertentu pembasmian terhadap *IUU Fishing* layaknya perang, contohnya 'Turbot War' antara Kanada dan Spanyol, atau 'Cod Wars' antara Inggris dan Iceland, atau 'Pasific Salmon War' antara Kanada dan Amerika.⁹

2.4. Ekonomi Kelautan dan Masyarakat Ekonomi ASEAN (AEC)

Tahun 2015 merupakan tahun penentuan bagi Indonesia terkait daya saing ekonomi di kancah ASEAN, karena pada Desember 2015 terbentuk MEA yang merupakan penyatuan ekonomi pasar dari 10 negara ASEAN (*single market*). Laporan Bank Pembangunan Asia dan Organisasi Buruh Internasional (ILO) Asia Pasifik menggambarkan kondisi Indonesia yang

⁵ Mukadimah paragram 1 PSM Agreement 2009

⁶ Mukadimah paragram 2 PSM Agreement 2009

⁷ Susi Pudjiastuti, *Illegal Fishing Must Be Stopped to Restore Pride*, Antara News, 22 November 2014

⁸ Pada konteks ini dapat diambil contoh pembajakan kapal oleh pembajak Somalia, adalah dampak dari kelangkaan sumber daya ikan di wilayah mereka karena *IUU Fishing* oleh kapal-kapal asing sehingga menimbulkan kemiskinan dan menyebabkan mereka menjadi pembajak kapal-kapal asing yang melewati perairan Somalia, Raneer Khooshie Lal Panjabi, 'The Pirates of Somalia : Opportunistic Predators or Environmental Prey ?'(2010), 34 William and Mary Environmental Law and Policy Review 377, h. 433-6 terutip dari Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford Monographs in International Law, 2012, h. 315.

⁹ *Ibid.*, h. 261

mengkhawatirkan, karena kondisi internal yang buruk, keterpurukan produktivitas sumber daya manusia, kondisi infrastruktur yang belum memadai, dan ekonomi biaya tinggi yang tak kunjung teratasi. Apabila ingin memenangi tantangan MEA maka Indonesia harus bisa menata kondisi internalnya, jika tidak maka Indonesia hanya akan menjadi pasar dari MEA. Indonesia harus dapat menciptakan iklim investasi yang kondusif, meningkatkan kualitas angkatan kerja dan sedikitnya 2 juta lapangan kerja per tahun.

Peluang kerja dari bergabungnya ekonomi (*economic integration*) sepuluh negara ASEAN akan menghasilkan lowongan kerja berkeahlian (*skilled labors*) sejumlah 14 juta pekerjaan atau 41%, berkeahlian menengah sebanyak 38 juta pekerjaan atau 22 % dan berkeahlian rendah 12 juta pekerjaan atau 24 %.¹⁰ Dari peluang tersebut, diproyeksikan mencapai 300 juta angkatan kerja di ASEAN, sebanyak 125,3 juta orang berada di Indonesia. Dari peluang pekerjaan yang begitu besar, Indonesia hanya dapat mengisi 1,9 juta lapangan kerja berkeahlian tinggi, yang mencatat pertumbuhan terbesar begitu ekonomi ASEAN terintegrasi.

Hal ini merupakan kondisi yang tidak baik, ditambah lagi ada sekitar 55,31 juta pekerja berpendidikan Sekolah Dasar (46,8 %) dari 118,7 juta pekerja (Pebruari 2014) harus dapat naik ke tingkat yang lebih tinggi untuk bersaing di pasar kerja MEA.¹¹ Jika hal ini mampu dikerjakan oleh pemerintah Joko Widodo, maka daya saing akan naik karena kompetensi dan produktivitas yang tinggi dari para pekerja kita, sehingga Indonesia mampu masuk ke dalam rantai nilai global. Karena dengan kualitas pekerja yang demikian ini akan dapat menarik minat investor asing untuk membangun pabrik manufaktur mereka di Indonesia. Dan industry ini akan mensuplai produk kebutuhan negara-negara ASEAN. Indonesia sudah berkomitmen untuk berpartisipasi dalam MEA, dan tidak ada kata mundur bagi Indonesia. Hal ini membuka peluang bagi mobilitas delapan macam tenaga terampil

¹⁰ Kompas, *Dinamika Politik dan Tantangan Pembangunan Ekonomi*, 28 November 2014

¹¹ *Ibid.*

lulusan perguruan tinggi Indonesia, bidang keinsinyuran, arsitektur, keperawatan, dokter, kedokteran gigi, tenaga professional pariwisata, surveyor, dan jasa akuntansi. Delapan profesi ini akan dapat bekerja di seluruh kawasan Asia Tenggara tanpa hambatan.

BAB III

TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

3.1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada permasalahan yang diajukan di dalam penelitian ini, tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah untuk :

- a. Mengevaluasi dan melakukan tinjauan yuridis terhadap bentuk, sifat dan karakteristik dari kebijakan pemerintah tentang poros maritim dunia
- b. Mengevaluasi dan menganalisis kaitan antara kebijakan poros maritim dengan kerangka kerjasama AEC 2015.

3.2. Manfaat Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tantangan dan peluang kebijakan pemerintahan Joko Widodo serta memberikan masukan dan saran terkait dengan kebijakan poros maritim Indonesia, dan menghadapi MEA 2015. Kebijakan maritim merupakan prioritas kebijakan nasional mengingat hal-hal berikut yaitu, pertama Indonesia termasuk negara kepulauan terbesar. Kedua, jumlah penduduk Indonesia yang bergantung kepada laut sangat besar. Ketiga, industri kelautan dapat dikembangkan dengan dukungan penuh pemerintah sehingga tidak terpaku dengan adanya pola bantuan tetapi diharapkan mampu mandiri dengan profesionalisme kewirausahaannya. Oleh karena itu, penelitian ini mempunyai keutamaan dalam memberikan solusi atas masalah yang berskala nasional. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

- a. Sebagai bentuk pemikiran bagi kebijakan poros maritim dunia pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla.
- b. Sebagai panduan atau pedoman bagi pelaksanaan kebijakan poros maritim dunia bagi pihak-pihak yang terkait.

BAB IV

METODE PENELITIAN

4.1. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum (*legal research*). Tipe penelitian ini adalah tipe penelitian yuridis normatif yang akan menganalisis teori-teori hukum maritim dan kerjasama ekonomi regional (*regionalism*) dalam kaitannya dengan kebijakan poros maritim dunia.

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian hukum normatif dengan metode pendekatan *Statute Approach* yaitu penelitian yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang ada dan masih berlaku, dikaitkan dengan permasalahan yang dibahas dan *Conceptual Approach* yaitu suatu pendekatan dengan cara membahas pendapat para sarjana sebagai penunjang yang sifatnya menjelaskan lebih lanjut peraturan perundang-undangan¹².

Pendekatan perundang-undangan dimaksudkan melakukan kajian dan analisis substansi terhadap peraturan perundang-undangan nasional dan *international legal document*, konvensi, perjanjian internasional dan sebagainya yang berkaitan dengan isu hukum yang akan diteliti terutama prinsip-prinsip hukum internasional terkait dengan isu hukum yang akan diteliti dan membahas tentang hukum maritim dan kebijakan kemaritiman. Disamping itu juga digunakan metode pendekatan filosofis serta pendekatan normatif untuk menjawab beberapa isu hukum dan membangun argumentasi hukum yang kuat dalam penelitian ini.

4.2. Teknik Pengumpulan Data dan Analisis Data

Dalam Penelitian ini digunakan dua macam hukum yaitu sumber hukum primer¹³ dan sumber hukum sekunder. Bahan hukum primer yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah seluruh aturan dan ketentuan yang

¹² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2005, h. 93

¹³ Enid Champbell, Lee Poh-York, Joicey Tooher, *Legal Research : Material and Method*, Fourth Edition, LBC Information Services, 1996, h.2.

dibuat oleh lembaga yang mempunyai kewenangan untuk mengeluarkan kebijakan poros maritim. Bahan hukum yang termasuk dalam bahan hukum primer adalah keseluruhan peraturan perundang-undangan, keputusan menteri, perjanjian internasional dan konvensi internasional.

Sedangkan sumber bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah dari seluruh publikasi yang berupa tulisan artikel tentang hukum maritim dan kebijakan poros maritim dunia yang relevan¹⁴. Bahan hukum ini meliputi seluruh bahan hukum yang membahas topik penelitian, yang terdiri dari buku-buku teks, ensiklopedia, kamus, jurnal ilmiah, majalah, wawancara/interview dan berbagai media publikasi lainnya, termasuk internet yang tentunya dikaitkan dengan peraturan perundang-undangan yang relevan yang dapat menunjang dan berhubungan dengan penelitian ini.

4.3. Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum

Mengingat bahwa data diperoleh dari berbagai sumber, yaitu bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, maka analisis data dilakukan teknik analisis lintas situs, dengan demikian diharapkan akan dapat dilakukan analisis masalah secara komprehensif, terarah, mendalam dan terpadu. Dalam penelitian akan dilakukan aktivitas-aktivitas atau langkah-langkah penelitian sebagai berikut :

¹⁴ *Ibid.*

- a. Tahap pertama : inventarisasi peraturan perundang-undangan yang relevan dengan kebijakan poros maritim dunia dikaitkan dengan kerangka kerjasama ekonomi AEC, yang merupakan bahan hukum primer.
- b. Tahap kedua: berdasarkan bahan sumber hukum primer tersebut kemudian data yang terkumpul diidentifikasi, dievaluasi sesuai dengan norma-norma hukum yang ada, khususnya dilingkup nasional, regional dan internasional terkait dengan kebijakan poros maritim dunia.
- c. Tahap ketiga: dilakukan analisis konseptuan (*conceptual approach*) beranjak dari pendapat para ahli dan juga putusan pengadilan jika ada dan pendapat ahli (*doktrin*) yang terkait dengan hukum maritim serta kerjasama ekonomi terhadap norma-norma hukum yang telah teridentifikasi pada tahap kedua.

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1. Kebijakan NAWA CITA

Nawa Cita atau Nawacita adalah istilah umum yang diserap dan berasal dari bahasa Sanskerta, *nawa* (sembilan) dan *cinta* (harapan, agenda, keinginan)¹⁵. Dalam konteks perpolitikan Indonesia, istilah ini merujuk kepada visi dan misi yang dipakai oleh pasangan presiden dan wakil presiden Joko Widodo - Jusuf Kalla berisi agenda pemerintahan pasangan itu.

Dalam visi-misi tersebut dipaparkan sembilan agenda pokok untuk melanjutkan semangat perjuangan dan cita-cita Soekarno yang dikenal dengan istilah Trisakti, yakni berdaulat secara politik, mandiri dalam ekonomi, dan berkepribadian dalam kebudayaan. Joko Widodo - Jusuf Kalla merancang 9 (sembilan) agenda prioritas. Sembilan program itu disebut Nawa Cita. Program ini digagas untuk menunjukkan prioritas jalan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Berikut inti dari sembilan program tersebut:¹⁶

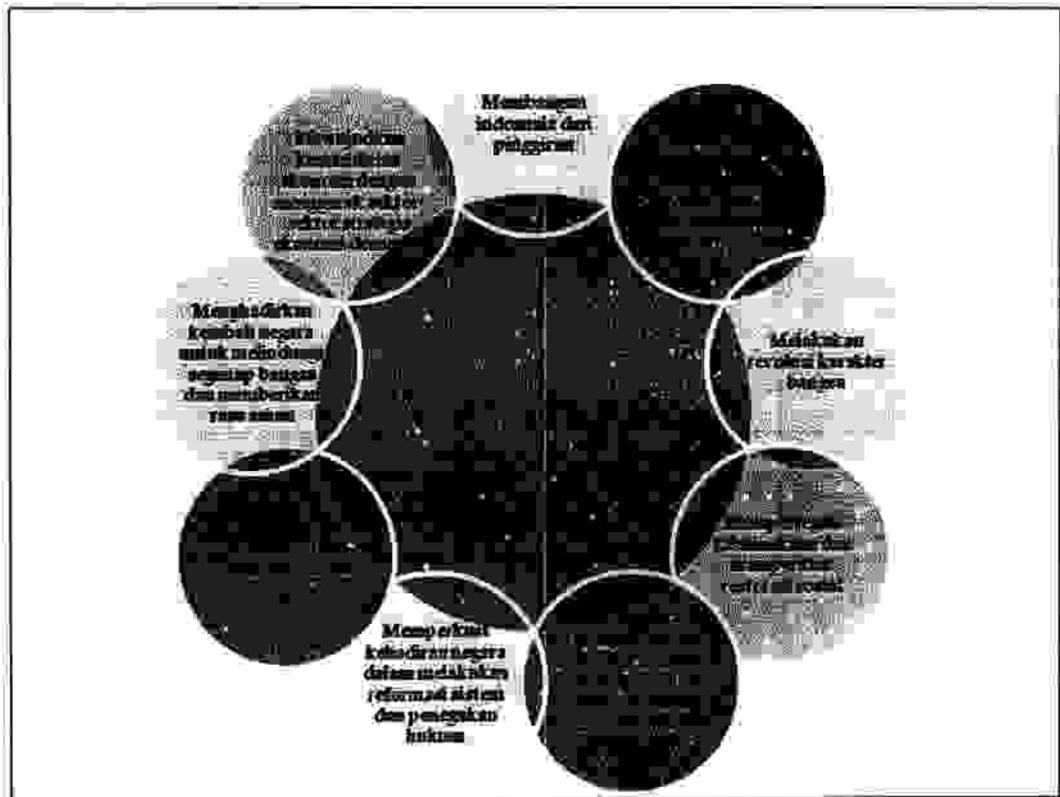
1. Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim.
2. Membuat pemerintah tidak absen dengan membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis, dan terpercaya, dengan

¹⁵ Visi Misi Capres-Cawapres Jokowi-JK ketika mendaftarkan diri ke KPU, dalam http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf, diakses pada tanggal 30 Juni 2015

¹⁶ "Nawa Cita", 9 Agenda Prioritas Jokowi-JK, 21 Mei 2014, dalam <http://nasional.kompas.com/read/2014/05/21/0754454/Nawa.Cita.9.Agenda.Prioritas.Jokowi-JK>, diakses pada tanggal 30 Juni 2015

memberikan prioritas pada upaya memulihkan kepercayaan publik pada institusi-institusi demokrasi dengan melanjutkan konsolidasi demokrasi melalui reformasi sistem kepartaian, pemilu, dan lembaga perwakilan.

3. Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan.
4. Menolak negara lemah dengan melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya.
5. Meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia melalui peningkatan kualitas pendidikan dan pelatihan dengan program "Indonesia Pintar"; serta peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan program "Indonesia Kerja" dan "Indonesia Sejahtera" dengan mendorong *land reform* dan program kepemilikan tanah seluas 9 hektar, program rumah kampung deret atau rumah susun murah yang disubsidi serta jaminan sosial untuk rakyat di tahun 2019.
6. Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya.
7. Mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik.
8. Melakukan revolusi karakter bangsa melalui kebijakan penataan kembali kurikulum pendidikan nasional dengan mengedepankan aspek pendidikan kewarganegaraan, yang menempatkan secara proporsional aspek pendidikan, seperti pengajaran sejarah pembentukan bangsa, nilai-nilai patriotisme dan cinta Tanah Air, semangat bela negara dan budi pekerti di dalam kurikulum pendidikan Indonesia.
9. Memperteguh kebhinnekaan dan memperkuat restorasi sosial Indonesia melalui kebijakan memperkuat pendidikan kebhinnekaan dan menciptakan ruang-ruang dialog antarwarga.



5.2. Pengertian Poros Maritim

Indonesia merupakan salah satu negara yang terletak di kawasan Asia Tenggara, negara kepulauan dengan jumlah 17.499 pulau, dua samudera dua benua mengapit Indonesia yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta Benua Asia dan Benua Australia. Adapun, luas perairan Indonesia mencapai 5.900.000 KM² dengan panjang garis pantai 81.000 kilometer. Luas perairan itu meliputi perairan kepulauan, laut territorial dan *zona economic eksklusiv* (ZEE).¹⁷

Gagasan poros maritim yang dilontarkan oleh presiden terpilih Joko Widodo mendapat perhatian luas dan respons beragam dari berbagai kalangan,

¹⁷ Kompas.com, Jokowi, Poros Maritim Dunia, Tol Laut, dan "Si Vis Pacem Para Bellum, 10 Oktober 2014.
<http://nasional.kompas.com/read/2014/10/10/06370401/Jokowi.Poros.Maritim.Dunia.Tol.Laut.dan.Si.Vis.Pacem.Para.Bellum> (dikunjungi 01/07/ 2015)

baik di dalam negeri maupun di luar negeri. Di satu pihak, gagasan itu dilihat sebagai angin segar di tengah kegersangan ide mengenai arah masa depan yang ingin dituju oleh Indonesia. Di sisi lain, ada juga yang bersifat *skeptis*, terutama karena pengalaman masa lalu di mana gagasan kemaritiman Indonesia kerap berlalu sebagai wacana belaka. Namun, berbeda dengan berbagai wacana serupa sebelumnya, gagasan poros maritim yang dilontarkan Jokowi memberi harapan dan optimisme lebih kuat. Perbedaan itu dapat dilihat dari keutuhannya sebagai sebuah pemikiran yang mencakup tiga elemen dasar sebagai sebuah cita-cita, sebagai doktrin, sebagai bagian dari agenda pembangunan nasional dan cara/strategi untuk mewujudkannya.

Poros maritim dapat dipahami dalam tiga makna atau unsur yaitu:¹⁸

- 1) Pertama, Poros maritim dapat dilihat sebagai sebuah visi atau cita-cita mengenai Indonesia yang ingin dibangun. Dalam konteks ini, gagasan poros maritim merupakan sebuah seruan besar untuk kembali ke jati diri Indonesia atau identitas nasional sebagai sebuah negara kepulauan, yang diharapkan akan mewujud dalam bentuk Indonesia sebagai kekuatan maritim yang bersatu (*unity*), sejahtera (*prosperity*), dan berwibawa (*dignity*).
- 2) Kedua, poros maritim juga dapat dipahami sebagai sebuah doktrin, yang memberi arahan mengenai tujuan bersama (*a sense of common purpose*). Sebagai doktrin, Jokowi mengajak bangsa Indonesia melihat dirinya sebagai "Poros Maritim Dunia, Kekuatan di Antara Dua Samudra". Doktrin ini menekankan realitas geo-grafis, geo-strategis, dan geo-ekonomi Indonesia yang masa depannya tergantung, dan pada saat yang bersamaan ikut memengaruhi, dinamika di Samudra Hindia dan Samudra Pasifik.

¹⁸ Rizal Sukma. *Gagasan Poros Maritim*, 21 Agustus 2014, dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim>, diakses pada tanggal 30 Juni 2015

- 3) Ketiga, gagasan poros maritim Jokowi tidak berhenti pada level abstraksi dan konseptualisasi. Gagasan itu menjadi operasional ketika *platform* Jokowi juga memuat sejumlah agenda konkret yang ingin diwujudkan dalam pemerintahannya ke depan. Misalnya, rencana pembangunan "tol laut"¹⁹ untuk menjamin konektivitas antarpulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, pembangunan pelabuhan, perbaikan transportasi laut, serta fokus pada keamanan maritim, mencerminkan keseriusan dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan kata lain, gagasan poros maritim juga bagian penting dari agenda pembangunan nasional.

Hasjim Djalal mengartikan Indonesia Poros Maritim terdiri atas: (1) *Toll Maritime*; (2) Poros Maritim; (3) *Fulcrum Maritime*; (4) *Axis Maritime*; dan (5) Konektivitas. Poros maritim menurut Hasjim Djalal pada intinya adalah penekanan kepada aspek kemaritiman dalam pembangunan Indonesia atau penekanan pentingnya kelautan bagi Indonesia.²⁰

Salah satu prioritas pemerintahan Joko Widodo dan wakil Presiden Jusuf Kalla adalah meningkatkan sektor kelautan Indonesia, untuk kepentingan ekonomi dan pertahanan Indonesia. Sumber daya alam yang berlimpah di laut Indonesia harus bisa dikelola dengan maksimal untuk kesejahteraan rakyat,

¹⁹ Tol Laut menjadi salah satu ide kebijakan yang akan diusungnya untuk memangkas tingginya biaya pengangkutan dan transportasi lain, selain untuk mendorong tingkat konektivitas antar ribuan pulau di Indonesia. Dalam pidato pelantikannya, Jokowi secara lugas menyatakan bahwa samudra, laut, selat dan teluk adalah masa peradaban kita. Persoalan kemiskinan nelayan, minimnya transportasi antarpulau baik laut maupun udara, lemahnya pengamanan dan pengawasan keamanan perairan Indonesia, minimnya pendapatan negara dari sektor perikanan, serta lemahnya industri nasional berbasis maritim jelas bukan merupakan kemiskinan ide dan konsep tentang pembangunan peradaban maritim Indonesia. Shiskha Prabawaningtyas, *Sinergi Kebijakan Maritim Jokowi*, Koran SINDO, Sabtu, 15 November 2014

²⁰ Hasjim Djalal, *Mewujudkan Poros Maritim Dunia*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : "Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim", Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015.

sembari memperkuat Angkatan Laut agar tidak ada lagi kekuatan asing yang melintas batas seenaknya atau menngambil sumber daya ikan semauanya.

Hal ini yang perlu digaris bawahi dalam konsep Nawa Cita-nya Joko Widodo bersama Jusuf Kalla adalah dalam realisasinya perlu adanya konektivitas antar pulau untuk saling bertukar hasil bumi andalannya masing-masing. Selain itu terkait data kemiskinan nelayan. Pada saat ini armada perikanan tangkap di dominasi armada tradisional bukan kapal modern, yang mencakup perahu tanpa motor 50%, motor tempel 26% dan kapal motor kurang dari lima GT (*gross tonage*) sebanyak 16% jadi total sekitar 90%.²¹ Jumlah armada tersebut tidak otomatis menggambarkan jumlah nelayan, karena setiap kategori armada terdiri dari jumlah nelayan yang berbeda. Diperkirakan jumlah nelayan dengan armada di bawah lima GT sebanyak 1,3 juta jiwa atau 66%. Sulit untuk mengatakan bahwa nelayan dengan armada ini pasti miskin, atau di atas lima GT pasti tidak miskin. Nelayan perahu tempel yang menangkap ikan kerapu tentu hasilnya relatif lebih baik dari seorang ABK biasa yang ikut di kapal 50 – 100 GT selama 40 Hari.

Indonesia telah mengabaikan potensi maritim yang luar biasa jumlahnya tanpa bisa mengambil manfaatnya secara maksimal bagi kesejahteraan masyarakat. Potensi maritim tersebut antara lain:²²

- 1) Potensi *bioteknologi* maritim Indonesia selama ini belum dikembangkan secara optimal. Padahal dari nilai ekonomi yang terkandung di dalamnya diperkirakan mencapai US\$40 miliar, di antaranya pemanfaatan untuk obat anti kanker, makanan laut, pembuatan kertas, hingga bioetanol.
- 2) Pembangunan sektor perikanan merupakan harapan bangsa Indonesia di masa depan. Potensi perikanan adalah harta karun yang belum dimanfaatkan secara optimal. Indonesia telah mengabaikan potensi maritim yang luar biasa jumlahnya tanpa bisa mengambil manfaatnya. Indonesia selalu membanggakan dan menggembar-gemborkan bahwa,

²¹ Connie Rahakundini Bakrie, *Apa Itu Poros Maritim Indonesia ?*, Artikel, dalam <http://jakartagreater.com/apa-itu-poros-maritim-indonesia/>, diakses pada tanggal 30 Juni 2015

²² *Ibid*

potensi sumber daya yang terkandung di dalamnya cukup potensial untuk mengentaskan kemiskinan masyarakat pesisir dan mampu menghasilkan devisa Negara untuk membayar hutang pemerintah yang belum terbayar.

- 3) Terumbu karang merupakan salah satu komponen utama sumber daya pesisir dan laut utama, di samping hutan mangrove dan padang lamun. Terumbu karang dan segala kehidupan yang ada didalamnya merupakan salah satu kekayaan alam yang dimiliki bangsa Indonesia yang tak ternilai harganya. Diperkirakan luas terumbu karang di perairan Indonesia adalah lebih dari 60.000 km², yang tersebar luas dari perairan kawasan barat sampai timur Indonesia.

Memanfaatkan posisi strategis Indonesia sebagai poros maritim dunia sesungguhnya merupakan keharusan karena akan ikut meningkatkan kesejahteraan bangsa, oleh karena itu diperlukan kemampuan maritim yaitu kemampuan ekonomi, politik dan militer dari suatu bangsa yang diwujudkan pada pengaruhnya dalam menggunakan laut untuk kepentingan sendiri, serta mencegah penggunaan laut oleh pihak lain yang merugikan pihak sendiri. Oleh karena itu perlu dirumuskan peluang-peluang yang pada dasarnya diorientasikan pada kepentingan para pengguna poros maritim dunia, yang meliputi antara lain:

1. penyediaan tempat berlabuh yang aman dan nyaman bagi kapal-kapal yang akan beristirahat atau perbaikan atau menunggu tempat sandar;
2. penyediaan pelabuhan bongkar muat yang efisien;
3. penyediaan galangan kapal yang mumpuni;
4. penyediaan pelayanan pengisian bahan bakar dan air tawar yang kompetitif;
5. mewajibkan penggunaan pandu bagi kapal-kapal yang melintasi alur sempit agar tidak terjadi kecelakaan yang dapat mengakibatkan tertutupnya alur pelayaran;

6. penyediaan keperluan awak kapal yang representatif seperti sarana rekreasi dan wisata serta pusat perbelanjaan yang khas dan mengesankan;
7. penyediaan sistem informasi yang cepat dan terkini;
8. dukungan manajemen yang efektif dan handal serta masih banyak lagi peluang yang dapat digali.

Hal hal tersebut di atas bertujuan agar supaya para pengguna laut lebih memilih berhenti sementara waktu di Indonesia untuk memenuhi kepentingannya atau bahkan menjadikan Indonesia sebagai tempat transit barang muatan yang akan diteruskan oleh kapal lain ke daerah tujuan.²³

Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia, sektor kelautan dapat menghasilkan seperempat APBN setara limaratus triliun, namun belum dikelola dengan baik dan optimal, harus dibangun armada dan keterampilan serta sentra industri pengolahan dan perdagangan berbasis komunitas kelautan di sedikitnya sepuluh wilayah (zona) maritim. Peran utama pemerintah adalah keberpihakan; pengarusutamaan pada industri bahari melalui : akses modal untuk modernisasi, pendidikan sumber daya manusia dan investasi infrastruktur mandiri. Seluruh kemampuan sebenarnya sudah kuasai. perubahan kebijakan dan regulasi hingga ke daerah dalam kerangka otonomi harus dilakukan terlebih dahulu. Agar terjadi sinergi, kekompakan untuk mewujudkan cita-cita bersama, yang terpenting adalah bahwa keuntungan terbesar itu harus bersirkulasi di daerah bukan lari ke pusat seperti selama ini terjadi. sehingga daerah memiliki modal untuk turut menata sumber daya.

Instrumen lain untuk mewujudkan ini, yang harus dilakukan secara intensif memanfaatkan teknologi pertahanan adalah komitmen memperkuat kapasitas dan kemampuan deteksi serta penindakan di lautan untuk menegakkan kedaulatan maritim memberantas aksi perompak, pencurian ikan, perusakan terumbu karang, wisata bahari liar, *illegal logging* dan *human trafficking* hingga

²³ Agus Suhartono. *Sarasehan "Indonesia Poros Maritim Dunia". Topik Bahasan "Kedaulatan Maritim Indonesia"*, makalah lepas, tanpa tahun, h. 3

penyelundupan yang setiap tahun telah merugikan negara hingga 300 triliun. Apabila hal ini berhasil diselamatkan, maka negara punya modal untuk proses lainnya.

Tol laut adalah bagian dari poros maritim. Tol (*tax on location*) diterapkan pada jalur laut kita yang akan menjadi penghubung (*hub*) pelayaran, perdagangan, arus keluar masuk barang dan manusia di kawasan asia khususnya ASEAN. Ada sejumlah pelabuhan *deep sea port* dikembangkan sebagai pintu *export* dan *import* - antara lain yang sekarang sedang dibangun melalui konsep pendulum nusantara di medan, batam, jakarta, surabaya, makassar, sorong, dilengkapi dengan kawasan pergudangan, bongkar muat serta pusat distribusi domestik modern berbasis IT *management single gateway* untuk kepabeanan dan keimigrasian. Setiap *port* didukung oleh sepuluh pelabuhan lain disekitarnya dan sentra industri kelautan. Di darat infrastruktur ini diintegrasikan dengan moda transportasi massal : *double track railway, highway* atas laut khusus untuk distribusi logistik dalam wilayah ke pedalaman maupun antar wilayah yang berdekatan serta akses ke bandara untuk kombinasi angkutan lintas udara khususnya jenis perintis. Prioritas pembangunan jalur mengikuti dinamika pertumbuhan potensi dan komoditas unggulan setempat.

Kritik konsep tol laut datang dari operator ekspedisi laut dan pakar logistik. Alasan utamanya keseimbangan *payload (cargo)*, karena arus komoditas cenderung satu arah dari barat ke timur saja dengan jenis muatan yang berbeda, contoh: sembako dari jakarta ke sorong diangkut dengan kapal cargo besar, saat kembali kosong, tidak ada komoditas dalam volume yang setara dari timur ke barat. Dari sorong ke jakarta didominasi oleh orang (penumpang) bukan barang, tentu saja tidak dapat diangkut dengan kapal cargo. Ketimpangan berakibat pada ketidakpastian jadwal pelayaran, proses bongkar muat, pergudangan. Di sejumlah pelabuhan indonesia timur, kapal bersandar bisa hingga satu bulan untuk bongkar muat dan menunggu tercapainya kapasitas minimum *payload*. Akibatnya kerugian dan naiknya biaya. Ini sebab mengapa harga semen di papua bisa 10 kali lipat di makassar, sehingga harga apel malang di sumatera bisa kalah bersaing dengan buah sejenis asal Australia.

Di belakang konsep tol laut ada tujuan yang lebih besar daripada sekedar reduksi biaya logistik yang mencapai 27% PDB untuk menjembatani disparitas harga yaitu dengan upaya pemerataan pembangunan dan pertumbuhan. Caranya adalah memindahkan sentra industri dan infrastrukturnya seperti pembangkit listrik dan pasokan gas ke timur dengan rentang sebaran sekitar zona maritim. Didampingi program pemberdayaan potensi UKM unggulan setempat. Tidak cukup hanya itu, setelah infrastruktur dan dinamika industri berkembang, maka pusat bisnis juga didorong untuk menyebar sehingga seluruh zona menjadi pasar-pasar baru yang bukan hanya beragam tapi juga memiliki kekuatan komoditas yang berimbang. Pemerintahan yang lalu telah merumuskan bukan hanya pendulum nusantara tetapi juga enam koridor di dalam Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) sesuai amanat Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJMN. Namun waktu itu kurang komitmen percepatan dan minim keberanian melakukan terobosan. Tugas pemerintah untuk mendorong swasta supaya terlibat dalam program ini. Ide baru yang menjadi daya tarik konsep poros maritim pemerintahan baru ini adalah bukan hanya sekedar melanjutkan dan mempertajam konsep yang sudah ada, tapi menjadikan Indonesia sebagai simpul utama distribusi Asia Pasifik, sebagaimana Singapura yang menjadi *hub* perdagangan, transportasi dan telekomunikasi dunia. Indonesia mempunyai kesempatan mengambil alih peran itu dengan mengubah dominasi *supply chain* yang diciptakan dari dalam negeri dengan komoditas dan kekuatan pasar sendiri yang saling mencukupi, yang intinya di era globalisasi ini Indonesia harus jadi tuan di negeri sendiri.

Untuk memperjelas posisi daya saing, ongkos logistik thailand 15%, malaysia 10% dan singapura 8%. Dengan mempertimbangkan kondisi geografisnya, Indonesia memiliki tantangan yang lebih kompleks. Apabila poros maritim dapat terealisasi maka angka itu bisa ditekan di bawah 10%, maka situasi akan berbalik drastis, kondisi geografis justru menjadi keuntungan. Hal ini merupakan *game changer* yang bisa diraih oleh Indonesia apabila sebagai bangsa dapat bertekad, disiplin, komitmen, terus menerus secara konsisten mengalihkan dominasi *supply chain* yang semula tergantung pada impor beralih dengan

mengandalkan komoditas dan kekuatan pasar dalam negeri. Sebagai contoh komoditas pangan, perkebunan di barat akan dipertukarkan secara seimbang dengan hasil pertambangan dan produk perikanan di timur. Demikian juga distribusi dan lalu lintas sumber daya manusia beserta keahliannya. Maka tercipta pemerataan sosial ekonomi yang sekaligus memperkuat persatuan dan ketahanan. Konsep ini sebenarnya tidak baru dan tidak sulit diwujudkan.

5.2.1. Korelasi NAWACITA dengan Poros Maritim

Presiden Joko Widodo memaparkan visi kelautan dalam Konferensi Tingkat Tinggi Negara-negara Asia Timur (KTT EAS) di Myanmar, Kamis, 13 November 2014. Indonesia, akan menjadi poros maritim dunia yang memiliki peran besar dalam berbagai bidang. Untuk mewujudkan visi sebagai poros maritim dunia, Jokowi menuturkan ada lima pilar utama yang diagendakan dalam pembangunan²⁴, yaitu :

1. Pertama, membangun kembali budaya maritim Indonesia. Sebagai negara yang terdiri atas 17.000.000 pulau, bangsa Indonesia harus menyadari bahwa identitas, kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan oleh pengelolaan samudra.
2. Kedua, Indonesia akan menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan melalui pengembangan industri perikanan. Visi ini diwujudkan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.
3. Ketiga adalah memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun jalan tol laut, pelabuhan laut dalam (*deep seaport*), logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.
4. Keempat, yakni dengan melaksanakan diplomasi maritim. Untuk itu, Jokowi mengajak semua negara untuk menghilangkan sumber konflik

²⁴ Tempo, *Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim*, 13 November 2014, <http://dunia.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/cara-jokowi-jadikan-indonesia-poros-maritim>, diakses pada tanggal 30 Juni 2015

di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut.

5. Kelima, adalah membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan sebagai upaya menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim. Serta menjadi bentuk tanggung jawab kami dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

5.3. Poros Maritim : Peluang dan Tantangan

Pertanyaan yang pertama kali tersirat adalah, Indonesia merupakan negara maritim ataukah negara kepulauan ? Menurut Deklarasi Djuanda 1957 dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982 serta peraturan perundang-undangan Indonesia, Indonesia disebut sebagai Negara Kepulauan. Negara Kepulauan adalah negara yang mempunyai kedaulatan atau hak-hak tertentu atas kelautan dan kewenangan-kewenangan lainnya atas laut walaupun negara tersebut belum mampu memanfaatkannya. Indonesia adalah negara kepulauan yang sedang menuju menjadi Negara Maritim.²⁵ Negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan laut walaupun negara tersebut tidak punya laut, seperti Singapura dan Belanda.

Sudah disebutkan di atas bahwa ciri negara maritim antara lain memiliki kemampuan mengelola laut sebagai sumber kesejahteraan bangsa dan menjadi poros perdagangan dunia. Indonesia dapat menjadi poros maritim dunia. Namun, selama ini Indonesia belum ada imajinasi maritim dalam perspektif kepemimpinan nasional. Maritim seharusnya tidak hanya dimaknai sebagai spektrum geografis negara kepulauan, tetapi juga identitas bangsa berbudaya maritim yang dinamis, yang dapat membangun bangsanya di atas kaki sendiri berdasarkan anugerah sumber daya laut yang dimiliki.²⁶

²⁵ Hasjim Djalal, *Loc. Cit.*

²⁶ Darmawan. *Visi Maritim Presiden Terpilih*, 18 Agustus 2014, www.nasional.kompas.com, diakses pada tanggal 01 Juli 2015

Sebuah negara untuk dapat menjadi negara maritim, harus memenuhi beberapa persyaratan tertentu yaitu:²⁷

- a. Mengenal beberapa jenis kelautan yang harus dimanfaatkannya atau dikelolanya;
- b. Menurut Hukum Laut, ada kira-kira 16 jenis kelautan, yang mempunyai status berbeda-beda yaitu sebagian adalah masuk dalam kedaulatan negara, sebagian lagi masuk dalam kewenangan negara untuk hal-hal tertentu, dan sebagian lagi negara tersebut mempunyai kepentingan saja. Berbagai jenis laut tersebut adalah:²⁸
 1. Perairan pedalaman;
 2. Perairan kepulauan;
 3. Laut territorial;
 4. Zona tambahan;
 5. Zona Ekonomi Eksklusif;
 6. RFMOS;
 7. Landas Kontinen;
 8. Kontinental Margin;
 9. Laut Bebas;
 10. Dasar Laut Internasional;
 11. *Ice Cover Area (Antartic, Arctic Oceans)*;
 12. *Enclosed and semi Enclosed Seas* (Laut Cina Selatan, Laut Sulawesi, Laut Arafura, Laut Timor, Laut Andaman);
 13. Selat-selat yang dipakai untuk pelayaran Internasional, seperti Selat Malaka dan Selat Singapura;
 14. Alur Laut Kepulauan, dengan 19 *rules*-nya untuk lewat;
 15. *Traditional Fishing Rights* di perairan Indonesia ataupun hak-hak tradisional *fishing* Indonesia di Perairan Tetangga;
 16. Perairan Adat/Perairan Masyarakat Adat.

²⁷ Hasjim Djalal. *Loc. Cit.*

²⁸ *Ibid.*

Dalam pidatonya, Presiden Jokowi menyatakan bahwa bangsa Indonesia sudah terlalu lama memunggungi laut, samudra, selat dan teluk. Sebagai negara maritim, Indonesia seharusnya menjadikan samudra, laut, selat dan teluk sebagai masa depan peradaban bangsa. Jika tekad Presiden Jokowi menjadikan Indonesia poros maritim dunia dapat diimplementasikan secara nyata, ini berarti terobosan strategis dalam pembangunan nasional. Juga dapat dimaknai membangkitkan kembali pudarnya mental budaya maritim dalam masyarakat Indonesia.

Selama ini, ekonomi kelautan belum tergarap secara optimal dan wilayah laut Indonesia masih rawan dari berbagai tindak kriminal dan pelanggaran kedaulatan oleh kapal-kapal asing, hal ini terkait erat dengan belum dijadikannya pembangunan kelautan sebagai *mainstream* dalam pembangunan nasional. Hal ini juga sebagai akibat dari tergerusnya budaya maritim oleh budaya kontinental-agraris. Oleh karena itu, kepemimpinan nasional yang baru, harus mempunyai dorongan politik kuat untuk mengubah orientasi pembangunan dari *land-base oriented* menjadi *archipelagic-base oriented* atau *sea-base oriented*.

Pemerintah yang baru ini mempunyai program kebijakan kelautan yang jelas, bervisi ke depan, dan berwawasan global. Keunggulan komparatif sebagai negara kepulauan harus dibangun dan dimanfaatkan sesuai dengan kompetensi dan produk unggulan di setiap daerah dan kepentingan nasional. Hal ini merupakan tantangan besar bukan bagi pemerintah yang baru tetapi juga bagi masyarakat Indonesia karena implementasi mewujudkannya tidak sekadar berdasarkan tekad seorang presiden terpilih, tetapi juga harus didukung oleh kemauan politik DPR/DPD, gubernur, dan bupati. Masalahnya tidak sekadar membangun pelabuhan-pelabuhan, industri perkapalan, atau meningkatkan kemampuan tangkap para nelayan secara fisik, tetapi juga menyangkut peraturan dan perundang-undangan yang selama ini tumpang tindih, ego sektoral, dan menyangkut mata rantai simpul pertumbuhan ekonomi dari darat, pesisir, hingga laut lepas.

Adagium bahwa Indonesia sebagai poros maritim dunia harus dimaknai sebagai tekad bangsa menuntaskan jati diri bangsa sebagai penghuni negara kepulauan untuk keluar dari paradigma kontinental-agraris ke arah paradigma maritim yang rasional dan berwawasan global demi kesejahteraan rakyat.

Upaya pembangunan berorientasi maritim sebenarnya sudah dimulai sejak masa Presiden Soekarno dengan adanya Deklarasi Djoeanda 1957 dan munculnya konsep Wawasan Nusantara. Kemudian, pada era Presiden Soeharto, Indonesia memperoleh pengakuan internasional terkait dengan konsep negara kepulauan dengan diadopsinya Konvensi Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention of Law of the Sea 1982 / UNCLOS 1982*). Dilanjutkan pemerintahan Presiden Abdurrahman Wahid melalui komitmen pembangunan kelautan dengan dibentuknya Departemen Kelautan dan Perikanan serta dikembangkannya Dewan Kelautan Indonesia. Semua itu menunjukkan gambaran fundamental pembangunan berorientasi maritim, tetapi belum memberikan hasil signifikan bagi kesejahteraan rakyat.

Pada era Reformasi saat ini, dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025, pemerintah telah membuat kebijakan untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasis kepentingan nasional.²⁹ Diantaranya dengan kembali memantapkan budaya bahari dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2009-2014. Salah satu prestasi implementasi dari pemerintah yang dulu adalah pemberlakuan asas *cabotage*³⁰ yang berdampak signifikan dalam sistem pelayaran nasional. Namun,

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Pemberlakuan asas *cabotage* atau satu tujuan pelabuhan bagi kapal asing yang mulai diimplementasikan akhir Maret 2005 merupakan kebijakan dalam membatasi ruang gerak perusahaan pelayaran asing. Kebijakan ini dalam rangka mendukung perusahaan pelayaran nasional agar dapat menguasai pasar domestik. Penerapan asas *cabotage* sebagai upaya untuk membentengi diri sekaligus menjamin kelangsungan bisnis masing-masing pelayaran di setiap negara. Asas *cabotage* berkaitan erat dengan konsep pelabuhan *hub* (pengumpul) and *spoke* (pengumpan). Pelabuhan pengumpul, yang berfungsi sebagai pelabuhan internasional, misalnya dibatasi di Tanjung Priok, Belawan, Makassar, Bitung, Tanjung Perak, Tanjung Emas. Sisa pelabuhan yang menjadi pelabuhan domestik sebagai pengumpan. Penerapan konsep *hub & spoke* berpotensi penghematan devisa dari praktik *double handling* di Singapura dan Malaysia, yang mencapai US\$500 juta per tahun. Agung Firmansyah, *Analisis Aspek Pajak Pertambahan Nilai*

dalam persepsi kewilayahan dan kultur maritim masih tumbuh kerancuan identitas karena yang terbangun kemudian adalah Indonesia masih sebagai bangsa agraris.

Paradigma masyarakat tentang laut cenderung berbeda dengan realitas sehingga arah kebijakan pembangunan lebih condong seolah kelautan menjadi sektor pinggiran (*peripheral sector*). Wacana proyek Jembatan Selat Sunda, misalnya, mencerminkan nalar daratan masih kuat. Penyebutan Indonesia sebagai negara maritim dalam kebijakan pembangunan ekonomi nasional menjadi hambar. Sejarawan AB Lapien dalam risetnya, *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut* (2009), menyatakan bahwa Indonesia disatukan oleh laut, bukan dipisahkan oleh laut. Laut merupakan jembatan dan jalan raya (tol) yang menyatukan wilayah-wilayah dan pulau-pulau yang jumlahnya lebih dari 17.800 di negeri ini. Dengan demikian, mental budaya maritim menjadi identitas manusia Indonesia seutuhnya, yang menyatu dengan laut. bukan direduksi oleh nalar daratan.

Ide ‘tol laut’ pemerintah Jokowi ingin menciptakan pemerataan dan pertumbuhan pembangunan karena, dengan demikian, kesenjangan ekonomi di Indonesia timur dengan Indonesia barat dapat direduksi. Namun, dalam implementasinya akan sulit diwujudkan sehingga perlu komitmen politik dan koordinasi efektif semua pemangku kepentingan. Sebagai misal, dalam meningkatkan kesejahteraan nelayan tentu menyangkut keterpaduan antara pendidikan keahlian, teknologi, finansial, dan industri.

Demikian juga transportasi kapal-kapal besar yang memasok komoditas perdagangan dari wilayah barat ke timur atau sebaliknya tentu harus diimbangi sarana prasarana pelabuhan yang memadai serta produktivitas industri perkapalan yang kondusif. Tarif logistik akan murah jika barang yang diangkut dari/ke setiap simpul punya hasil komoditas dan produk industri seimbang. Demikian juga industri perkapalan, pemerintah harus bisa menciptakan produktivitas dengan memberikan regulasi pajak yang efisien dan modal dari bank dengan bunga rendah.

Saat ini bunga bank 12 persen, bandingkan dengan Singapura yang memberikan bunga 4 persen, Malaysia 5 persen, atau Tiongkok yang hanya 1 persen. Negara-negara tersebut bukan negara kepulauan, tetapi kini menjadi pusat perdagangan kuat karena iklim usaha industri maritim yang kondusif. Sumbangan sektor maritim sejumlah negara, seperti Jepang, Korea Selatan, Singapura, dan Tiongkok, mencapai 48 persen bagi PDB nasionalnya.³¹

Arah kebijakan yang mendukung implementasi tol laut atau poros maritim dari pemerintahan Presiden Jokowi masih belum jelas. Pemerintah masih mencari bentuk dan kebijakan guna menyokong hal itu. Membangun tol laut itu harus semuanya terintegrasi secara keseluruhan dengan baik. Di samping itu, harus diperhatikan bagaimana cara pemeliharaan setelah pembangunan (infrastruktur).³²

Ada tiga hal utama untuk mendukung terciptanya tol laut atau poros maritim, yaitu : *policy coordinator* atas kerangka serta regulasi penunjang dan mekanisme di lapangan. Pembangunan harus dilakukan secara insentif secara berbarengan sehingga ada arus pertukaran barang antar daerah yang bermuara pada berkurangnya disparitas harga. Membangun tol laut maka harus dibarengi dengan pembangunan sentra industri di wilayah tersebut. Misalnya, jika ingin membangun pelabuhan di Sorong maka harus dibangun pula sektor industrinya. Dengan kata lain, meningkatkan pembangunan yang sudah ada, dan membangun infrastruktur yang belum ada, dan kedua hal ini harus dilakukan secara bersamaan.

Keberpihakan pemerintah terhadap sektor kemaritiman saat ini masih kurang, dan keamanan di laut masih belum terjamin. Selain itu, bahan bakar minyak sektor kelautan tidak mendapatkan subsidi dari pemerintah. Padahal, transportasi laut adalah transportasi super massal dan memberikan dampak ekonomi luar biasa jika dilakukan dengan baik dan terencana.

³¹ *Ibid.*

³² Bambang Susantono, Ketua Dewan Eksekutif Center for Sustainable Infrastructure Development (CSID) Universitas Indonesia, dikutip dalam *Republika.co.id*, *Kebijakan Poros Maritim Jokowi Masih di Awang-Awang*. 18 Desember 2014 <http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/14/12/18/ngs83o-kebijakan-poros-maritim-jokowi-masih-di-awangawang>, diakses pada tanggal 01 Juli 2015

Dalam pengantar kebijakan Presiden dipaparkan bahwa sejak diratifikasinya *United Nation Convention on the Law of The Sea* (UNCLOS) melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982,³³ Indonesia belum memiliki kebijakan yang secara spesifik mengatur laut. Sebagai sebuah negara kepulauan terbesar di dunia maka wilayah pesisir, laut dan lautan adalah tumpuan harapan yang harus dikembangkan secara lestari dan mampu mensejahterakan segenap komponen bangsa di tanah airnya sendiri.

Dengan demikian kebijakan kelautan nasional yang mampu mengintegrasikan pembangunan ekonomi semua sektor secara berkelanjutan mutlak diperlukan agar dapat mengatur pemanfaatan potensi kelautan yang demikian besar untuk mensejahterakan rakyat. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007³⁴ mencantumkan delapan misi pembangunan nasional untuk mencapai Visi “Indonesia yang Mandiri, Maju, Adil dan Makmur”. Salah satu misi tersebut adalah “*Mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional*”. Strategi pembangunan nasional yang digunakan untuk mencapai visi dan misi sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 adalah pembangunan yang berkelanjutan dengan semangat yang *pro-poor, pro-growth, pro-job* dan *pro-environment*.³⁵

Kebijakan pembangunan kelautan nasional dibangun dan didasarkan pada lima pilar utama yang terdiri dari :

- a. Budaya Bahari (*Ocean Culture*);
- b. Tata Kelola di Laut (*Ocean Governance*);

³³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut), (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319)

³⁴ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang

³⁵ Ramli Lubis, *Kebijakan Maritim Pemerintahan Jokowi*, 12 Nopember 2014, dikutip dalam www.waspadamedan.com, diakses pada tanggal 01 Juli 2015

- c. Pertahanan, Keamanan Dan Keselamatan di Laut (*Maritime Security*);
- d. Ekonomi Kelautan (*Ocean Economy*); dan
- e. Lingkungan Laut (*Marine Environment*).

Kedua pilar ekonomi dan lingkungan inilah yang menjadi komponen inti dalam konsep Ekonomi Biru,³⁶ karena pada dasarnya Ekonomi Biru adalah paradigma pembangunan ekonomi yang berazaskan pada prinsip-prinsip ekosistem. Konsep Ekonomi Biru (*Blue Economy*) merupakan konsep yang menggabungkan pengembangan ekonomi dan pelestarian lingkungan. Konsep Ekonomi Biru mencontoh cara kerja alam (*ekosistem*), bekerja sesuai dengan apa yang disediakan alam dengan efisien dan tidak mengurangi tapi justru memperkaya alam (*shifting from scarcity to abundance*), limbah dari yang satu menjadi makanan/sumber energi bagi yang lain, sehingga sistem kehidupan dalam ekosistem menjadi seimbang, energi didistribusikan secara efisien dan merata tanpa ekstraksi energi eksternal, bekerja menuju tingkat efisiensi lebih tinggi untuk mengalirkan nutrien dan energi tanpa meninggalkan limbah untuk mendayagunakan kemampuan seluruh kontributor dan memenuhi kebutuhan dasar bagi semuanya.³⁷ Merujuk pada konsep tersebut di atas, maka Indonesia dapat mengembangkan teori tersebut ke dalam pembangunan bidang kelautan dengan model ekonomi biru sebagai penopang Pembangunan Nasional.

Kebijakan Kelautan dengan Model Ekonomi Biru melalui bidang ekonomi kelautan, memiliki delapan sektor pengembangan yaitu antara lain:³⁸

- a. Sektor Perhubungan Laut;
- b. Sektor Industry Kelautan;
- c. Sektor Perikanan;
- d. Sektor Pariwisata Bahari,
- e. Sektor Energi dan Sumberdaya Mineral,

³⁶ Tahun 2012 di pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono, terdapat Kebijakan Ekonomi Kelautan Dengan Model Ekonomi Biru, yang dikembangkan Sekretaris Jenderal Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia, Kementerian Kelautan Dan Perikanan.

³⁷ Ramli Lubis, *Loc.Cit.*

³⁸ *Ibid.*

- f. Sektor Bangunan Kelautan,
- g. Sektor Jasa Kelautan; serta
- h. Sektor Lintas Bidang Kelautan.

Dari delapan sektor tersebut, maka muncullah delapan strategi pengembangan ekonomi. Sebagai tindak lanjutnya maka dalam masing-masing strategi pengembangan ekonomi tersebut terdapat upaya-upaya yang merupakan ruang bagi masing-masing sektor yang bersangkutan untuk secara kreatif mengembangkan bisnis di sektornya yang menggunakan model ekonomi biru. Kebijakan Pengembangan Ekonomi Kelautan dapat diringkas sebagai Pengembangan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru sebagai Akselerator bagi Terwujudnya Indonesia Sebagai Negara Kepulauan yang Mandiri, Maju, Kuat, dan Berbasis Kepentingan Nasional.

5.3.1. Implementasi Poros Maritim terkait dengan Keadaan Indonesia

Wilayah laut Indonesia mencakup sekitar 5.800.000 km² terbagi atas perairan teritorial seluas 300.000 km², perairan wilayah seluar 2.800.000 km² dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia seluas 2.700.000 km². Dengan demikian luas laut Indonesia meliputi sekitar 75 % dari seluru luas total wilayah NKRI yang berjumlah sekitar 7.700.000 km². Oleh karena itu sumberdaya laut merupakan andalan utama bangsa Indonesia untuk membangun masyarakat adil makmur yang sejahtera di masa sekarang maupun masa mendatang.³⁹ Berdasarkan hasil survei kependudukan ternyata, sekitar 60 % penduduk Indonesia hidup di wilayah pesisir, dan 5 % dari total angkatan bekerja dalam bidang perikanan dan industri yang berhubungan dengan perikanan.⁴⁰ Sekitar 5.000.000 orang penduduk bekerja langsung dalam bidang perikanan, dan 48 % daripadanya adalah nelayan serta sekitar 100.000 orang secara tidak langsung bekerja dalam industri terkait dengan perikanan seperti pengolahan ikan, transportasi,

³⁹ Dulmi'ad Iriana, *Peranan Sumberdaya Laut Dalam Mendukung Poros Maritim Dunia*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : "Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim", Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015.

⁴⁰ *Ibid.*, dikutip dalam I Muchsin, *Pengelolaan Perikanan di Wilayah Pesisir*, Institut Pertanian Bogot, 2000, h.1-30.

pemasaran, dan industri pendukung lainnya (misalnya pembuatan kapal, perikanan, atau alat tangkap ikan). Pada tahun 2000 terdapat 2.490.000 nelayan dan pada tahun 2005 meningkat menjadi 3.400.000 orang, dimana mayoritas berada dipulau Jawa (31,10 %), Sumatera (2,61 %), Sulawesi (18,64 %), Maluku-Irian Jaya (12,51 %), Kalimantan (7,63 %), dan Bali-NTT (7,51 %).⁴¹

Merupakan visi besar pemerintahan Joko Widodo untuk membangkitkan jati diri bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim, melalui pemanfaatan sumber daya laut untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional.⁴² Kebijakan Poros Maritim terbagi dalam lima poros maritime yaitu: (1) Budaya Bahari; (2) Sumber Daya Laut; (3) Infrastruktur dan Konektivitas Maritim; (4) Diplomasi Maritim; dan (5) Pertahanan Maritim.

Untuk mewujudkan gagasan poros maritim ada beberapa hal yang harus dilakukan. Disadari bahwa upaya mewujudkan visi Indonesia sebagai "Poros Maritim Dunia" perlu proses dan waktu tidak singkat. Oleh karena itu pemerintah dan masyarakat harus bersinergi tidak boleh hanya terpaku pada perbincangan mengenai cita-cita, tetapi sudah harus segera mulai bekerja membangun fondasi yang kuat bagi perwujudan cita-cita itu.

Strategi dalam mewujudkan gagasan poros maritim dunia itu perlu difokuskan setidaknya pada tiga strategi dasar yang diuraikan berikut ini.

Pertama, kesiapan sumber daya manusia. Hal ini perlu dimulai dengan melakukan pengarusutamaan wawasan bahari ke dalam proses pendidikan. Di semua tingkatan pendidikan harus disisipkan materi tentang wawasan kelautan dan kebaharian sehingga semua lapisan masyarakat Indonesia paham dan menghayati aspek negara maritim. Pemerintah juga

⁴¹ *Ibid.*, dikutip dalam Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, *Study Kelayakan Proyek Pembangunan Masyarakat Pantai dan Pengelolaan Sumberdaya Perikanan*, DKP, 2005, h.11-1 sd. 11-63.

⁴² Haryani Nugrohowati, *Peran KPP Dalam Pengelolaan Sumber Daya Laut Guna Mendukung Terwujudnya Indonesia Sebagai Poros Maritim*, disampaikan pada Seminar dari Lokakarya Nasional Kelautan : "Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim". Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015.

perlu menyiapkan keahlian di berbagai bidang kelautan, mulai dari yang bersifat teknis, teknologi, sampai ahli-ahli strategi dan hukum laut internasional. Pada level yang lebih strategis, bangsa Indonesia juga perlu memperkuat kesadaran lingkungan maritim (*maritime domain awareness/MDA*).

Kedua, wawasan bahari dan MDA perlu ditopang oleh, dan dituangkan dalam, determinasi untuk melakukan penguatan infrastruktur maritim. Fokus pada pembangunan infrastruktur ini sudah tertuang dalam rencana kerja agenda pembangunan Jokowi-Jusuf Kalla. Infrastruktur maritim yang meliputi seluruh wilayah Indonesia, baik bagian barat, tengah maupun timur yang mewujudkan faktor pemerataan dan keseimbangan pembangunan infrastuktur.

Ketiga, pembangunan maritim perlu biaya yang besar, ketersediaan teknologi yang cukup, dan waktu yang panjang. Untuk mewujudkan hal ini maka Indonesia perlu bantuan dari pihak ketiga dalam kerangka kemitraan. Indonesia perlu menyusun kerangka kerja sama kemitraan maritim baik multilateral maupun bilateral untuk mewujudkan cita-cita dan pelaksanaan agenda pembangunan poros maritim.⁴³ Misalnya, Indonesia dapat membentuk Indonesia Maritime Partnership Initiative (Prakarsa Kemitraan Maritim Indonesia) bersama Jepang, Tiongkok, India, Korea Selatan, dan Singapura.

Tantangan dalam menjalankan tiga strategi Poros Maritim Dunia tentunya tersebut sangat besar dan tidak mudah. Namun, Indonesia tidak memiliki pilihan lain, kecuali segera mengambil dan memulai upaya untuk mengembalikan jati dirinya sebagai negara kepulauan, yang berada di antara dua samudra strategis.

5.3.1.1. Peraturan Perundang-Undangan Indonesia di Bidang Maritim

⁴³ Rizal Sukma. *Loc.Cit*

Terkait dengan pelaksanaan program poros maritim yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo, maka perlu dievaluasi keberadaan peraturan perundang-undangan maupun peraturan kebijakan yang mengatur mengenai bidang kemaritiman. Aturan hukum ini penting bagi landasan hukum berpijak pemerintah dalam mewujudkan Indonesia sebagai negara poros maritim dunia dengan baik. Beberapa peraturan hukum yang dapat dijadikan landasan hukum, namun belum dapat seluruhnya dimaksimalkan, yaitu:

- a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1973 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2994);
- b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 44, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3260);
- c. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut), (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319);
- d. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3647);
- e. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 118, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4433);

- f. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 84, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4739);
- g. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2008 Tentang Pengesahan *ILO Convention No.185 Concerning Revising The Seafarers' Indentity Documents Convention, 1985* (Konvensi ILO No. 185 Mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1985), (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4800);
- h. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 177, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4925);
- i. Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
- j. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2009 Tentang Pengesahan *Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law Of the Sea of 10 December 1982 Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks* (Persetujuan Pelaksanaan Ketentuan-Ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut Tanggal 10 Desember 1982 yang Berkaitan Dengan Konservasi dan Pengelolaan Sediaan Ikan yang Beruaya Terbatas dan Sediaan Ikan yang Beruaya Jauh), (Lembaran

- Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 95. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5024);
- k. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073);
 - l. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.
 - m. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.
 - n. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1984 Tentang Pengelolaan Sumber Daya Hayati di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1984 Nomor 23, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3275);
 - o. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4209);
 - p. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4210);
 - q. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2002 Tentang Daftar Koordinat Geografis titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia (Lembaran Negara Republik

- Indonesia Tahun 2002 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4211);
- r. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2005 Tentang Pengelolaan Pulau-pulau Kecil Terluar;
 - s. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Dewan Kelautan Indonesia;
 - t. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Keputusan Presiden Nomor 19 Tahun 2007 Tentang Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam;
 - u. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor : PER.05/MEN/2008 Tentang Usaha Perikanan Tangkap;
 - v. Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor : PER.08/MEN/2008 Tentang Penggunaan Alat Penangkapan Ikan Jaring *Insang (Gill Net)* di Zona Ekonomi Eksklusif.

Dari daftar peraturan perundang-undangan yang ada seperti disebutkan di atas, maka bisa disimpulkan bahwa ketentuan peraturan di bidang maritime sudah memadai karena sudah memenuhi hampir semua bidang kelautan dalam maritime policy. Perundang-undangan tersebut meliputi: hukum laut, zona laut, perikanan, pelayaran, pengelolaan sumber daya hayati, lintas kapal asing, batas wilayah laut, dan bidang-bidang lain yang terkait. Dari ketentuan perundang-undangan tersebut maka Undang-Undang nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan dapat dijadikan pijakan.

5.3.1.2. Aspek Infrastruktur Perairan Indonesia

Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) Republik Indonesia, yang berada dibawah kepemimpinan Menteri Susi Pudjiastuti.

pada awal penunjukkannya masih sebatas fokus pada peningkatan efisiensi dan hasil tangkap dari sektor perikanan. Kebijakan dan kepemimpinan KKP dalam merealisasikan berbagai program ekonomi kelautan banyak dikecam dan dipertanyakan banyak pihak.⁴⁴ Sejumlah program kebijakan diciptakan Menteri Susi Pudjiastuti dalam mendukung dan mewujudkan poros maritim dunia. Namun hasil dari kebijakan-kebijakan itu belum terlalu terlihat. Program KKP di bidang ekonomi kelautan misalnya di bidang perikanan tangkap dilakukan pembenahan dan implementasi, seperti pemberantasan *illegal fishing*, *moratorium* perizinan, dan verifikasi ulang terhadap *krostonase*.

Arahan Program Perikanan Tangkap yang dilakukan oleh KKP adalah mengembangkan 2.000 unit armada kapal ikan modern yang memiliki bobot lebih dari 30 GT (*grosse tonage*) milik nelayan Indonesia dengan *purse siners*, *longliners* atau pukat ikan untuk wilayah ZEE Indonesia, Laut Cina Selatan dan Natuna, Laut Sulawesi, Laut Arafura serta Laut Banda dan Maluku yang selama ini banyak dicuri oleh nelayan asing. Disamping itu juga dilakukan modernisasi kapal nelayan tradisional, dengan cara peningkatan ukuran kapal ikan, keamanan di laut, teknologi penangkapan, dan teknologi pengolahan ikan pasca panen yang ramah lingkungan sesuai dengan *Code of Conduct for Responsible Fisheries*. Hal ini berkaitan dengan penyediaan kapal angkut ikan dari *fishing grounds* (sentra produksi) ke daerah konsumen/pasar: Pemberantasan *Illegal, Unregulated, and Unreported Fishing* (IUU Fishing) secara tuntas termasuk dengan didalamnya cara pembenahan perizinan kapal ikan, aplikasi sistem *Monitoring, Controlling and Surveillance* (MCS) dan *Drones*, penguatan dan pengembangan sarana pengamanan laut dan pembenahan peradilan perikanan.

Program perikanan tangkap ini juga melakukan penyediaan sarana produksi dengan harga bersaing dan jumlah mencukupi di seluruh

⁴⁴ Kompas.com, *Poros Maritim Dunia Dipertanyakan, Gebrakan Menteri Susi Jadi Sorotan*, 28 Januari 2015, diakses pada tanggal 01 Juli 2015

wilayah NKRI, yaitu dengan cara melanjutkan pembangunan SPBU Nelayan dan koperasi yang menjual peralatan tangkap, mesin kapal, beras, lauk-pauk dan perbekalan melaut lainnya. Juga melakukan penerapan cara-cara penanganan ikan hasil tangkapan yang terbaik (*Best Handling Practices*) selama ikan berada dalam kapal sampai ke tempat pendaftaran ikan (pelabuhan perikanan), misalnya untuk jenis-jenis ikan mahal harus disimpan dalam keadaan hidup, didinginkan atau dibekukan, sedangkan untuk ikan murah atau sedang harus disimpan dalam wadah yang teduh atau diberi garam.⁴⁵

Ketegasan pemerintah yang dijalankan oleh KKP untuk menegakkan kedaulatan NKRI, yang dengan secara tegas memerintahkan agar kapal nelayan asing yang masuk perairan Indonesia tanpa ijin ditembak dan ditenggelamkan.⁴⁶ Hal ini untuk menampilkan efek gentar yang dirasa oleh nelayan dari negara lain. Menteri juga memerintahkan untuk membakar sejumlah kapal nelayan pencuri ikan dari negara asing yang berasal dari Vietnam, Thailand, dan Tiongkok. Kebijakan yang direalisasikan KKP ini secara tidak langsung memberikan kesan kepada negara sahabat bahwa Indonesia tidak lagi memberikan toleransi kepada para pelaku *illegal fishing*. Sehingga negara-negara tersebut memberikan imbauan kepada kapal-kapal nelayannya supaya tidak berlayar dan menangkap ikan di perairan Indonesia.

5.3.1.3. Aspek Sumber Daya Alam dan Sumber Daya Manusia

Salah satu pilar Poros Maritim adalah sumber daya, baik sumber daya manusia maupun sumber daya alam Indonesia. Hal ini diwujudkan dengan menjaga dan melestarikan sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama dan

⁴⁵ Dulmi'ad Iriana. *Loc.cit.*

⁴⁶ Kompas.com. *Loc.cit.*

menggunakan kekayaan laut untuk sebesar-besarnya untuk kepentingan rakyat.

Dasar hukum pengelolaan sumber daya laut yang ada di Indonesia, antara lain diatur dalam:

- Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004⁴⁷ *jo.* Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009⁴⁸ tentang Perikanan.
- Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007⁴⁹ *jo.* Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.
- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014, Sumber Daya Kelautan didefinisikan sebagai “sumber daya laut, baik yang dapat diperbaharui maupun yang tidak dapat diperbaharui yang memiliki keunggulan komparatif dan kompetitif serta dapat dipertahankan dalam jangka panjang”. Terkait dengan pengelolaan kelautan, dalam Pasal 14 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 ditetapkan bahwa “Pemerintah dan Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya melakukan pengelolaan kelautan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat melalui pemanfaatan dan pengusahaan Sumber Daya Kelautan dengan menggunakan prinsip ekonomi biru”. Adapun yang dimaksud dengan pemanfaatan sumber daya kelautan disini diartikan dan dikaitkan dengan aspek perikanan; energi dan sumber daya mineral; sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil; serta sumber daya non-konvensional. Sedangkan

⁴⁷ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 118, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4433);

⁴⁸ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073);

⁴⁹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 84, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4739);

pengusahaan sumber daya kelautan diartikan sebagai industri kelautan; wisata bahari; perhubungan laut dan bangunan laut.

Adapun tugas KKP yang dikaitkan dengan sembilan Agenda Prioritas Pembangunan Nasional atau yang dikenal sebagai Nawa Cita, maka dapat ditarik poin-poin besar untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim dunia terkait beberapa Nawa Cita diantara Sembilan Nawa Cita yang ada, yaitu :

– Nawa Cita Pertama

Nawa Cita pertama yaitu adanya kehadiran negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara. Terkait dengan ini maka tugas dari Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia adalah memperkuat jati diri Indonesia sebagai negara maritim. Selama ini pembangunan lebih banyak dilakukan di darat (*land-based oriented*) maka tugas KKP ke depan adalah memfokuskan pada pembangunan di laut (*sea-based oriented*) dan memaksimalkan ekonomi kelautan yang komprehensif, menyeluruh dan berkesinambungan.

– Nawa Cita Keempat

Nawa Cita keempat yaitu memperkuat kehadiran negara dalam melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya. Tugas dari KKP terkait dengan ini adalah melakukan pemberantasan penangkapan ikan Illegal (*IUU Fishing*). Data Badan Pemeriksa Keuangan (2013) menunjukkan potensi pendapatan sektor perikanan laut kita jika tanpa *illegal fishing* mencapai Rp. 365 triliun per tahun. Namun, akibat *illegal fishing*, menurut hitungan Kementerian Kelautan dan Perikanan (2011), pendapatan tersebut hanya berkisar Rp. 65 triliun per tahun. Jadi ratusan triliun rupiah devisa negara hilang setiap tahun karena banyaknya illegal fishing yang dilakukan oleh kapal asing di perairan laut Indonesia.

Untuk mengurangi jumlah illegal fishing maka KKP bekerjasama dengan Kementerian Hukum dan HAM telah mengeluarkan Peraturan Menteri (Permen) No. 56/2014 tentang moratorium (penghentian sementara) perizinan usaha perikanan tangkap bagi kapal eks-asing. Kebijakan moratorium ini terkait dengan perizinan usaha tangkap ikan untuk kapal asing di perairan Indonesia dengan kapasitas kapal 30 GT (Gross Ton) yang telah diterapkan sejak awal bulan November 2014 dan berlaku selama 6 bulan.⁵⁰

Menurut Ketua Tim Moratorium Izin Kapal Perikanan KKP, larangan izin operasional ini khusus untuk kapal buatan asing yang berbobot di atas 30 GT. Dengan kata lain kapal besar buatan Indonesia tetap diizinkan beroperasi. Kapal yang pembuatannya dilakukan di luar negeri tidak akan diberikan izin baru yaitu Surat Ijin Usaha Perikanan (SIUP), Surat Ijin Penangkapan Ikan (SIPI), Surat Ijin Kelayakan Penangkapan Ikan (SIKPI) serta perpanjangan SIPI dan SIKPI. Terdapat sejumlah 1.240 kapal buatan asing dari jumlah total 5.329 kapal yang berukuran di atas 30 GT yang beroperasi di perairan Indonesia. Kapal asing ini berasal dari negara Tiongkok, Taiwan, Thailand dan Panama.⁵¹ Moratorium tersebut juga mengatur kuota (batasan) penangkapan per Wilayah Penangkapan Perikanan (WPP), batasan bulan (masa tangkap) serta alat dan metode penangkapan ikan. Dengan adanya moratorium ini maka tidak diperbolehkan lagi memakai troller dalam menangkap ikan di laut, serta untuk zona WPP yang berwarna merah yang artinya wilayah tersebut diberlakukan moratorium dengan pengawasan ketat. Hal ini sebenarnya sudah ada aturannya namun lemah dalam pelaksanaannya. Terbitnya moratorium tersebut memberikan optimisme kepada perusahaan-perusahaan yang hampir bangkrut karena rendahnya penyerapan (utilitas) produksi di tingkat hulu pada industri pengolahan ikan.

⁵⁰ Lihat di <http://www.beritasatu.com/hukum/224371-kkp-terbitkan-moratorium-kapal-eksasing.html> (dikunjungi 12/08/2015)

⁵¹ Lihat <http://www.globalindo.co/2014/11/10/menteri-perikanan-larang-ribuan-kapal-asing-penangkap-ikan-berlayar/> (dikunjungi 12/08/2015)

Dengan adanya moratorium ini, maka *raw material* yang dihasilkan akan terserap sehingga akan meningkatkan kinerja dari Unit Pengolahan Ikan (UPI) di pelabuhan yang ada, ijin yang dikeluarkan akan disesuaikan dengan output UPI yang dimiliki oleh pelabuhan tersebut. Data KKP tahun 2013 menunjukkan dari total 627 UPI hanya sekitar 56 persen saja yang terserap. Hal ini jika dimaksimalkan maka UPI akan dapat menghasilkan 10 ton hingga 15 ton hasil olahan (processing) dan menghasilkan 600 hingga 1.200 lapangan pekerjaan per tahun.

– Nawa Cita Keenam

Nawa cita keenam yaitu meningkatkan produktifitas rakyat dan daya saing di pasar internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya. Tugas dari KKP adalah melakukan akselerasi pertumbuhan ekonomi nasional melalui peningkatan hasil perikanan.

Kebijakan moratorium KKP dilakukan karena adanya kerugian yang cukup besar yang dialami oleh negara terkait dengan illegal fishing di laut perairan Indonesia. Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) dari 5.329 kapal di atas 30 GT tersebut hanya Rp. 250 Miliar pada tahun 2013. Menurut FAO Indonesia mengalami kerugian sekitar Rp. 30 Triliun akibat IUU Fishing di wilayah perairan nusantara. Bahkan menurut Menteri KKP kerugian lebih besar dari itu yaitu mencapai 82 milyar per tahun.⁵² Sehingga dengan kebijakan moratorium maka jumlah kapal asing yang beroperasi di perairan Indonesia berkurang dan nelayan Indonesia dapat memaksimalkan hasil tangkapan dengan target 500 miliar pada tahun 2016.

– Nawa Cita Ketujuh

Nawa Cita ketujuh yaitu mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik. Tugas dari KKP adalah melakukan peningkatan kedaulatan

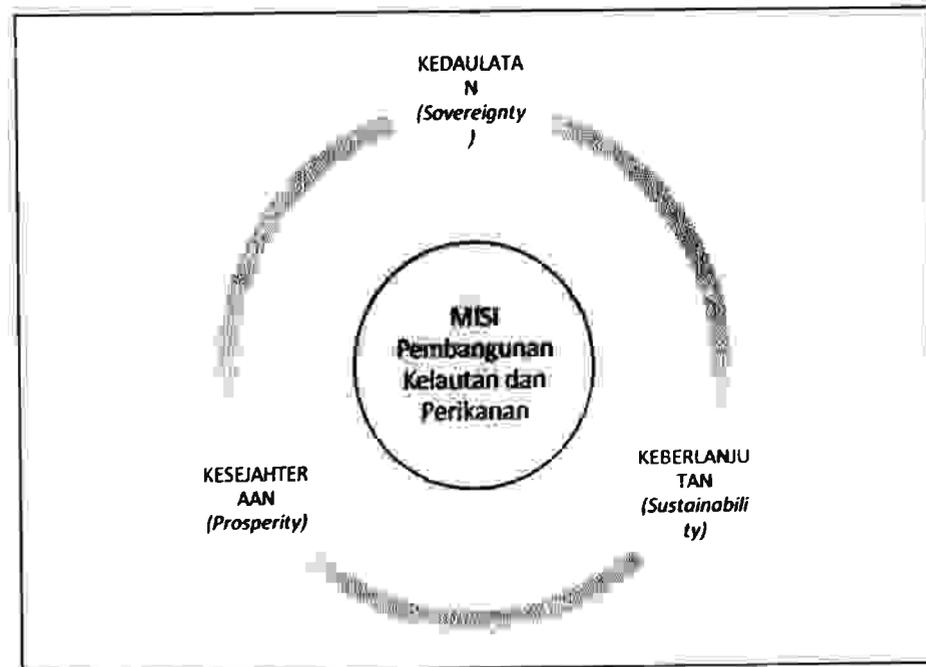
⁵² Lihat di <http://www.globoindo.co/2014/11/21/penjurahan-ikan-oleh-kapal-asing-rugikan-negara-rp-82-m-per-tahun/> (dikunjungi 17/08/2015)

pangan melalui peningkatan produksi perikanan serta pengembangan ekonomi maritim dan kelautan.

Sebagai negara kedua terbesar atas kekayaan biodiversitas dunia maka Indonesia dapat mengembangkan potensi biota laut, alga hijau dari jenis kekayaan laut Indonesia serta sumber daya non hayati berupa senyawa-senyawa bioaktif yang mengandung omega-3, dan biopolymer.⁵³ Selain itu Indonesia juga dapat meningkatkan potensi sumber daya ikan yang berasal dari laut Indonesia yang memiliki sejumlah besar spesies fauna ikan yang dikenal secara taksonomis paling beragam di dunia, dari jenis ikan pelagis besar, ikan pelagis kecil, ikan demersal, ikan karang konsumsi, serta sumber daya perikanan non-konvensional yang belum terdeteksi dan tergali secara maksimal pemanfaatannya, seperti ikan dan udang perairan dalam, berbagai jenis siput dan binatang lunak (moluska) berbagai jenis alga dan masih banyak lagi.

Termasuk yang belum tergali secara maksimal adalah ikan hiu, yang bisa dimanfaatkan daging, kulit, sirip ataupun tulang serta hatinya yang mempunyai nilai ekonomis tinggi di pasaran nasional dan internasional. Hiu botol yang hidup di perairan dalam hatinya mengandung minyak alpha omega-3 yang sangat tinggi dan banyak dicari orang karena diperlukan untuk kesehatan tubuh manusia.

⁵³ Dulmi'ad Iriana. *Loc. Cit*



Gambar 1: Misi Pembangunan Kelautan dan Perikanan
(Sumber KKP)

KKP memiliki visi yang berkaitan dengan pengelolaan sumber daya laut, yaitu “Mewujudkan Kedaulatan Dalam Mengelola Sumber Daya Kelautan dan Perikanan Secara Berkelanjutan Untuk Kesejahteraan Masyarakat”.⁵⁴ Visi KKP ini merupakan rumusan umum mengenai keadaan yang diinginkan pada akhir periode 2019. Sebagai bagian dari lembaga Pemerintahan Indonesia yang membidangi urusan kelautan dan perikanan, maka visi KKP selaras dengan visi pembangunan nasional serta bertujuan untuk mendukung terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Sedangkan program-program KKP dalam Pengelolaan Sumber Daya Laut yaitu berupa:

1. Mewujudkan pembangunan kelautan dan perikanan yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumberdaya

⁵⁴ Haryani Nugrohowati. *Loc.Cit.*

kelautan dan perikanan, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;

2. Mewujudkan pengelolaan sumberdaya kelautan dan perikanan yang berkelanjutan;
3. Mewujudkan kualitas hidup masyarakat kelautan dan perikanan yang tinggi, maju dan sejahtera, serta berkepribadian dalam kebudayaan.

Strategi Pembangunan Kelautan dan Perikanan yang dilakukan oleh KKP dapat dibagi menjadi 5 sub pokok, yang terbagi atas sub-sub yang berkaitan dengan sub pokok, yakni :

- a. Memberantas *IUU Fishing* untuk meningkatkan kedaulatan ekonomi:
 - Memperkuat pelaksanaan kerangka regulasi
 - Menata sistem perizinan usaha perikanan
 - Meningkatkan pendapatan negara bukan pajak
 - Meningkatkan kapasitas pengawasan
- b. Meningkatkan kemandirian dalam mengelola sumberdaya kelautan dan perikanan secara berkelanjutan;
 - Memperkuat sistem pengelolaan di WPPNRI
 - Meningkatkan perlindungan jenis ikan tertentu
 - Melakukan penataan ruang laut, pesisir dan pulau-pulau kecil
 - Melakukan rehabilitasi ekosistem dan pengelolaan kawasan konservasi
 - Mendayagunakan pulau-pulau kecil
- c. Meningkatkan pemberdayaan, daya saing, kemandirian, dan keberlanjutan usaha kelautan dan perikanan bagi kesejahteraan masyarakat kelautan dan perikanan;
 - Meningkatkan kemandirian dan ketahanan pangan serta daya saing usaha kelautan dan perikanan

- Meningkatkan pemberdayaan dan kapasitas usaha kelautan dan perikanan
- d. Mengembangkan SDM yang kompeten dan ilmu pengetahuan dan teknologi yang inovatif;
 - Meningkatkan kapasitas dan kualitas SDM kelautan dan perikanan
 - Mengembangkan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan dan perikanan yang inovatif
- e. Membangun tata kelola pemerintahan yang mampu mewujudkan pranata, nilai-nilai dan jati diri kelembagaan yang bersih, efektif, transparan dan akuntabel.
 - Meningkatkan kinerja organisasi dan Aparatur Sipil Negara (ASN) KKP dalam tugas perikanan dan kelautan
 - Meningkatkan kualitas data dan informasi serta kualitas pelayanan public (yanlik) kepada masyarakat

Strategi Pembangunan Kelautan dan Perikanan yang dilakukan oleh KKP apabila dikaitkan dengan pembentukan Indonesia sebagai poros maritim dunia, memiliki Program yang dinamakan *Quick WINS* KKP, yang berisi program pengembangan wisata bahari dan pemanfaatan pulau-pulau terluar Indonesia, yaitu berupa:

1. Membangun Gerakan Nelayan Hebat

Program ini diwujudkan melalui pengembangan armada penangkapan ikan 30 *Gross Tonage* di wilayah perbatasan sebanyak 25 unit per-tahun, Pembangunan *cold storage* di 100 sentra nelayan dalam rangka Sistem Logistik Ikan Nasional (SLIN), Pengembangan sistem Informasi Nelayan Pintar di 100 sentra nelayan, Jaminan pasokan BBM untuk nelayan (berkoordinasi dengan kementerian ESDM untuk pasokan ke SPDN dan relokasi BBM ke LPG), dan

sertifikasi Hak atas Tanah Nelayan/Pembudidaya sebanyak 30.000 bidang per-tahun.

2. **Membangun Gerakan Kemandirian Pembudidaya Ikan**

Program ini diwujudkan melalui Penerapan Cara Budidaya Ikan yang Baik (CBIB) untuk 20.000 pembudidaya sampai tahun 2019, penjaminan mutu benih di Unit Pembenihan rakyat (UPR) dan unit pembenihan lainnya pada 900 unit pembenihan sampai tahun 2019, pengembangan 100 kebun bibit rumput laut dengan kultur jaringan sampai tahun 2019, dan penerapan teknologi *biofloc* budidaya lele dan patin di 24 lokasi sampai tahun 2019.

3. **Gerakan Cinta Laut dan Rehabilitasi Kawasan PANTURA Jawa**

Program ini diwujudkan melalui penanaman mangrove 3.000.000 batang pertahun sampai tahun 2018, pembangunan sabuk pantai 7,5 km sampai tahun 2016, dan pembangunan rekayasa *hybrid* 25 km sampai tahun 2016.

4. **Gerakan Ekonomi Kuliner Rakyat Kreatif dari Hasil Laut**

Program ini diwujudkan melalui lomba bazaar aneka makanan hasil laut di 35 lokasi per-tahun, lomba inovasi menu masakan hasil laut di 35 lokasi per-tahun, pendirian dan penataan 25 sentra kuliner masakan hasil laut di kota pesisir sampai tahun 2019 berkoordinasi dengan Kementerian Koperasi dan UKM.

5. **Pencanangan Pembangunan 24 *Techno Park* berbasis Perikanan Rakyat**

Program ini diwujudkan melalui pembangunan 20 *techno park* berbasis penelitian dan pengembangan kelautan dan perikanan serta pembangunan 4 *techno park* berbasis pendidikan, pelatihan dan penyuluhan.

6. **Mendukung Operasi Keamanan Laut di Perairan Perbatasan**

Program ini diwujudkan melalui peningkatan operasional kapal pengawas (minimal 210 hari layar pada tahun 2015 dan 280 hari per tahun mulai tahun 2016 sampai tahun 2019)

7. Pengembangan Kawasan Ekowisata Maritim

Program ini diwujudkan melalui pengembangan 6 sentra wisata bahari berbasis pulau kecil sampai tahun 2019 serta berpartisipasi dalam Pekan Wisata Maritim (berkoordinasi dengan Kementerian Pariwisata). Saat ini sebanyak 99 pulau yang diklasifikasikan sebagai pulau-pulau kecil terluar (PPKT) yang menyebar diseluruh wilayah Indonesia dan dapat digali potensinya. Sebanyak 61 pulau diantaranya sampai saat ini tidak berpenduduk.

8. Realokasi Subsidir Solar menjadi LPG ke Nelayan

Program ini diwujudkan melalui penyediaan LPG untuk 600.000 nelayan sampai tahun 2019, berkoordinasi dengan Kementerian ESDM.

9. Peningkatan produksi kelautan dan perikanan dua kali lipat menjadi sekitar 40-50 juta ton pada tahun 2019 dan penerapan *Best Aquaculture Practices*, melalui :

- Pengembangan 100 sentra nelayan terpadu dan pengembangan 1.000 kampung untuk program Seribu Kampung Nelayan Mandiri Indah Tanggung dan Maju (SEKAYA MARITIM) sampai tahun 2019.
- Pengembangan budidaya laut di Keramba Jaring Apung (KJA), pengembangan pakan mandiri, pengembangan sarana prasarana perikanan budidaya.
- Pengembangan 100 sentra perikanan terpadu sampai tahun 2019.

- Penguatan sarana prasarana distribusi hulu-hilir hasil perikanan.
 - *Stock assesment*, pemetaan marikultur, pengembangan iptekmas, dan penggunaan citra radar satelit untuk penanggulangan *IUU fishing*.
 - Penerapan *Integrated Quarantine and Safety Control Mechanism* dan *Biosecurity*, pemantauan Hama Penyakit Ikan Karantina (HPIK), dan penerapan *Hazaard Analysys Critical Control Point* (HACCP).
 - Pelatihan dan penyuluhan untuk mendukung peningkatan produksi, serta Pendidikan untuk penambahan peserta didik dan pengembangan Politeknik Kelautan dan Perikanan.
 - Peningkatan kualitas dan produksi usaha garam rakyat menuju swasembada garam industri.
 - Penguatan *Decission Support System* (DSS) dan pengembangan kapasitas kelembagaan.
 - Peningkatan pengawasan pelaksanaan program pembangunan.
10. Pemberantasan *IUU fishing*, melalui pengembangan sarana prasarana pengawasan (kapal pengawas dan sarana pengawasan lainnya), termasuk pembangunan kapal markas serta penguatan kelembagaan pengawas dan peningkatan pengawas Ditjen Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (SDKP).
11. Rehabilitasi kerusakan pesisir, pengelolaan kawasan konservasi perairan, penataan ruang laut, pesisir dan pulau-pulau kecil dan peningkatan kesejahteraan di pulau-pulau kecil terluar, melalui rehabilitasi ekosistem, pengembangan kawasan konservasi perairan, pengelolaan efektif kawasan

konservasi perairan dan jenis ikan, penata ruang dan zonasi wilayah laut, pesisir dan pulau-pulau kecil serta pengembangan sarana prasarana dasar di pulau-pulau kecil terluar.

Untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia Kementerian Kelautan dan Perikanan tidak dapat hanya bekerja sendiri, namun harus dilakukan pengembangan koordinasi antara Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Lembaga-Lembaga terkait, seperti :

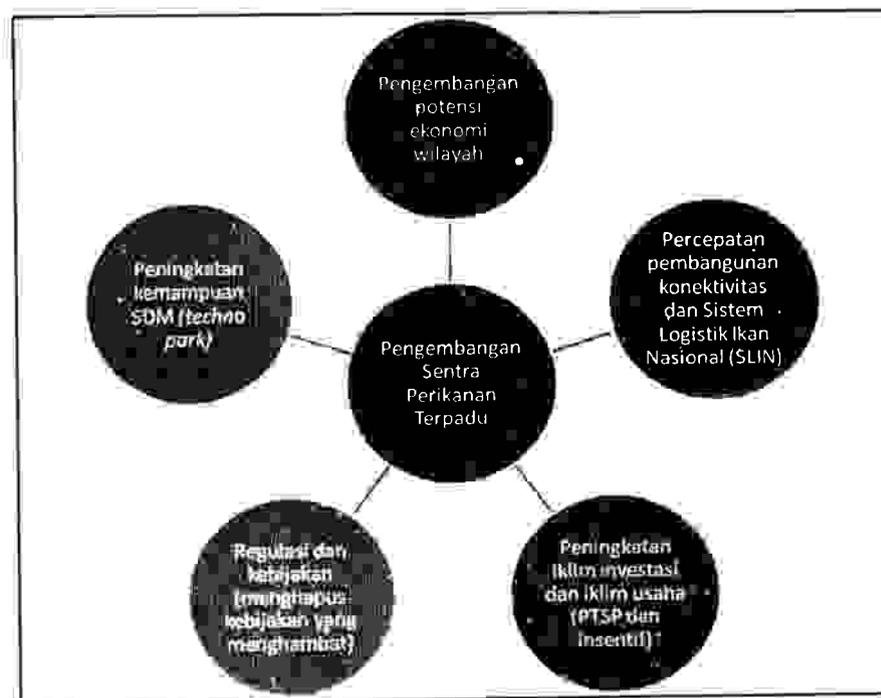
- a. Kementerian Perhubungan
- b. Kementerian ESDM
- c. Kementerian Lingkungan
- d. Kementerian Pertahanan
- e. Kementerian Luar Negeri
- f. Kementerian Dalam Negeri/Pemerintah Daerah/BNPT
- g. Kementerian Riset dan Teknologi
- h. Kementerian Pariwisata
- i. Kementerian Perencanaan Pembangunan (BAPPENAS)
- j. BAKAMLA (Badan Keamanan Laut)/Penegakan Hukum/Pertahanan
- k. Dewan Kelautan Indonesia

Selain strategi Pembangunan Kelautan dan Perikanan, KKP juga melakukan pengembangan kewilayahan untuk dapat dilakukan percepatan pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi sebagai penggerak utama pertumbuhan dengan menggali potensi dan keunggulan daerah. Pengembangan kawasan/sentra perikanan terpadu diprioritaskan di kawasan *minapolitan* dengan mendorong industrialisasi untuk mengolah bahan mentah, agar dapat meningkatkan nilai tambah serta menciptakan kesempatan kerja baru. Percepatan pembangunan ekonomi wilayah berbasis maritim (kelautan) dengan memanfaatkan sumber daya

kelautan dan jasa maritim, antara lain melalui pengembangan kawasan wisata bahari.

Adanya peningkatan investasi pemerintah, BUMN/BUMD, dan swasta akan dioptimalkan pada kawasan/sentra perikanan terpadu untuk memicu dampak penggandanya (*multiplier effect*) pada daerah sekitarnya. Peningkatan pembangunan ekonomi di kawasan/sentra perikanan terpadu tersebut, harus tetap mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) sebagai pedoman untuk menjaga keseimbangan alam dan kelangsungan keserasian ekosistem dan lingkungan sekitarnya.

Peningkatan kemampuan SDM dan IPTEK kelautan dan perikanan untuk mendukung pengembangan kawasan/sentra perikanan terpadu. Dari sisi regulasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia secara berkelanjutan terus berupaya untuk menciptakan dan meningkatkan iklim usaha dan iklim investasi yang kondusif bagi para investor, antara lain dengan melakukan deregulasi (*debottlenecking*) terhadap beberapa peraturan yang menghambat pelaksanaan investasi. Selain itu juga dilakukan penetapan pembagian kewenangan antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota.



Gambar 2: Pengembangan sentra Perikanan Terpadu
(Sumber: KKP)

Selama periode 2015-2019, Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia akan mengembangkan 100 sentra perikanan terpadu, sesuai dengan potensi dan keunggulan wilayah, dengan mengintegrasikan antar pendekatan sektoral dengan regional. Fokus pengembangan wilayah tersebut dibagi menjadi tujuh kawasan atau wilayah yang merupakan wilayah Indonesia, yang terdiri dari:

1. **Pembangunan Wilayah Pulau Papua**
Percepatan pengembangan ekonomi kemaritiman melalui pengembangan industri perikanan dan pariwisata bahari.
2. **Pembangunan Wilayah Kepulauan Maluku**
Produsen makanan laut dan lumbung ikan nasional; Percepatan pembangunan perekonomian berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri berbasis komoditas perikanan; serta Pariwisata bahari.
3. **Pembangunan Wilayah Kepulauan Nusa Tenggara**

Penopang pangan nasional dengan percepatan pembangunan perekonomian berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perikanan, garam dan rumput laut.

4. Pembangunan Wilayah Pulau Sulawesi

Percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perikanan dan pariwisata bahari.

5. Pembangunan Wilayah Pulau Kalimantan

Menjadikan Kalimantan sebagai salah satu lumbung pangan nasional.

6. Pembangunan Wilayah Pulau Jawa-Bali

Percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perkapalan dan pariwisata bahari.

7. Pembangunan Wilayah Pulau Sumatera

Percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim melalui pengembangan industri perikanan dan pariwisata bahari.

5.3.1.4. Aspek Pengamanan

Kondisi umum wilayah laut Indonesia yang terdiri dari 17.504 pulau, perairan seluas 5.900.000 km², laut territorial seluas 400.000 km², cekungan migas 2/3 (dua pertiga) nya berada di laut. klaim Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seluas 2.700.000 km², klaim wilayah Landas Kontinen seluas 3.700 km² (walaupun hanya terbukti 375 km²) usulan *Klaim Internasional Seabed Authority (ISBA)*⁵⁵. Lebih dari 79 % sumberdaya non-hayati terutama minyak dan gas bumi berada di cekungan-cekungan tersier lepas pantai dan lebih setengahnya di laut

⁵⁵ Noor Cahyo D. Aryanto, *Pengelolaan Sumber Daya Laut Sebagai Salah Satu Pilar Dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : “Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim”. Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015.

dalam⁵⁶. Potensi ESDM di dasar laut Indonesia, minyak bumi terukur 86,9 bb (terbukti 9 bb) adalah 10,36 %, gas bumi terukur 384.7 tcf (terbukti (90 tcf) adalah 23,39 %, sisanya adalah sumber daya mineral berupa timah, kerak dan nodul mangan, nodul oksida, fosforit, kobalt, pasir besi, kromit, zirkon, monasit.⁵⁷ Indonesia merupakan negara dengan biodiversitas terkaya kedua di dunia setelah Brazil. Kekayaan biodiversitas Indonesia tersebut akan banyak bertumpu pada kelautan yang merupakan wilayah terluas. Potensi sumber daya kelautan yang dapat dikembangkan untuk ini antara lain biota laut, alga hijau, dari jenis *aeroshiponia*, *cladophara*, *codium euteromorpha*, *halimeda*, *monostroma*, *ulva*, senyawa-senyawa bioaktif seperti *squalene*, *omega-3*, dan *biopolymer*.⁵⁸

Ikan merupakan salah satu makanan pokok, dimana 60 % dari protein hewani penduduk Indonesia berasal dari ikan. Konsumsi ikan perkapita bangsa Indonesia meningkat dari 23,95 kg/kap tahun 2005 menjadi 29,08 kg/kap tahun 2009, yang bervariasi tergantung lokasi dan budaya masyarakat.⁵⁹ Sumberdaya perikanan laut Indonesia memiliki sejumlah besar spesies dengan fauna ikan yang pada umumnya dikenal secara taksonomis paling beragam di dunia. Secara garis besar potensi sumberdaya yang berkaitan dengan perikanan dapat dikelompokkan sebagai ikan pelagis besar seperti tuna, ikan pelagis kecil seperti ikan layang, ikan kembung dan teri, ikan demersal seperti ikan kakap dan bawal, ikan karang konsumsi, udang *penaeid*, lonster dan cumi-cumi. Disamping itu sebenarnya masih banyak lagi sumber daya perikanan non-konvensional yang belum terdeteksi dan tergali, lebih-lebih dalam pemanfaatannya, seperti ikan dan udang perairan dalam, berbagai jenis siput dan binatang lunak (*moluska*), berbagai jenis alga, bahkan ikan glodok sendiri belum banyak dimanfaatkan bangsa Indonesia. Ikan hiud

⁵⁶ Dulmi'ad Iriana. *Loc. Cit.*

⁵⁷ Noor Cahyo D. Aryanto, *Loc. Cit.*

⁵⁸ Dulmi'ad Iriana. *Loc. Cit.*

⁵⁹ *Ibid.*

yang dulu kurang disenangi masyarakat karena berbau *urea* sekarang ternyata menjadi hasil perikanan yang sangat berharga mulai dari kulit, daging, tulang bahkan sirip dan hatinya yang sangat mahal di pasaran lokal maupun internasional.⁶⁰ Yang masih kurang dimiliki masyarakat perikanan ternyata kadar pengetahuan para pelakunya baik dalam bidang penangkapan, budidaya, teknologi hasil, maupun bidang lainnya. Masih banyak hasil perikanan yang sebenarnya harus menjadi makanan manusia (*fish for food* atau *fish for people*), makanan diolah menjadi pakan ternak atau jadi pakan ikan lagi (*fish for animal* atau *fish become as feed*).

Terkait dengan kebijakan pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla dengan menyambut datangnya Masyarakat Ekonomi Asean (MEA), maka yang perlu diperhatikan adalah memperjuangkan berbagai batas maritim dengan negara tetangga, terutama Laut Wilayah, Zona Ekonomi Eksklusif, Landas Kontinen, Margin dan juga batas-batas Zona Tambahan dengan negara tetangga. Disamping itu, terdapat ancaman terhadap Kelautan Indonesia, seperti :

- a. Ancaman terhadap kesatuan bangsa dan negara;
- b. IUU *Fishing* dan berbagai tindakan penyelundupan;
- c. *Non-Traditional Threats* (Ancaman Non Tradisional) seperti Bajak Laut (*Armed Robberies*), *Illegal Migrates*, dan lain lain.

5.3.1.4. Pengamanan potensi sector kelautan di ALKI

Terkait pertahanan, maka *Sea Lanes of Communications* (SLOC) atau Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), tanpa disadari sudah 50 (limapuluh) tahun lebih, sejak Deklarasi Juanda 1957, bangsa ini seakan membiarkan potensi tiga ALKI yang dimiliki untuk dilalui

⁶⁰Ikan hiu ditangkap mulai dari ukuran kecil hingga dewasa padahal satu induk hanya menghasilkan keturunan dua ekor sekali melahirkan, sehingga populasinya harus dilindungi. Satu kilogram sirip ikan hiu harganya bisa mencapai Rp.2.500.000,-. Hiu botol yang hidup di perairan dalam ternyata kini banyak dicari orang karena minyak hatinya mengandung *alpha omega-3* yang sangat tinggi dan sangat diperlukan tubuh manusia. Dulmi'ad Iriana, *Loc.Cit.*

begitu saja oleh kapal-kapal asing yang lalu lalang. Padahal, melalui tiga ALKI Indonesia dapat meraup devisa miliaran rupiah setiap tahunnya. Tiga alur laut tersebut yaitu:⁶¹

1. ALKI I melintasi Laut Cina Selatan-Selat Karimata-Laut Jakarta-Selat Sunda;
2. ALKI II melintasi Laut Sulawesi-Selat Makassar-Laut Flores-Selat Lombok; dan
3. ALKI III melintasi Sumatra Pasifik-Selat Maluku, Laut Seram-Laut Banda.

Indonesia juga belum memberdayakan serta memanfaatkan letak geografis Indonesia dengan baik. Indonesia telah menetapkan tiga ALKI yang ditetapkan dengan merujuk Konvensi Hukum Laut 1982. ALKI ini merupakan alur pelayaran dan penerbangan oleh kapal dan atau pesawat udara internasional ketika melintasi perairan laut Indonesia. Menurut penelitian, tiga ALKI tersebut dilalui sekitar 45% total perdagangan dunia atau mencapai sekitar 1.500 dolar AS. Indonesia juga memiliki 4 (empat) titik strategis yang dilalui 45% kapal-kapal perdagangan dunia yaitu : Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makasar, yang bisa memberikan peluang besar untuk memfasilitasi Indonesia menjadi pusat industri perdagangan serta pelayaran maritim dunia. Namun posisi geografis Indonesia yang penting ini belum dimanfaatkan sebaik-baiknya, misalnya Indonesia belum membangun pelabuhan-pelabuhan transit yang memadai bagi kapal-kapal niaga internasional yang berlayar di tiga ALKI tersebut.

Bandingkan dengan Singapura yang hanya senggolan jalur perdagangan dunia mampu memanfaatkan kondisinya dengan meraup devisa yang besar buat negaranya. Permasalahannya, nampaknya ada yang kurang ketika Deklarasi Juanda tahun 1957, yang tidak memperhatikan kepentingan ekonomi Indonesia. Deklarasi Juanda hanya

⁶¹ Connie Rahakundini Bakrie. *Loc. Cit.*

fokus dalam memperjuangkan pengakuan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan di tingkat PBB. Sementara sisi ekonomi terutama yang terdapat di jalur-jalur ALKI tidak mendapat perhatian serius para pemuka bangsa Indonesia waktu itu.

Untuk meningkatkan pertahanan laut, Indonesia harus menambah armada untuk mengantisipasi ancaman kekuatan asing. Pemerintahan saat ini bertugas untuk melanjutkan perjuangan Ir. Juanda untuk memperjuangkan sisi ekonomi dari pemanfaatan ALKI dan kekayaan SDA laut dan maritim Indonesia.⁶² Oleh karena itu bisa dikatakan bahwa dari sisi *defense* rencana pembelian tiga *drone* sekelas *Global Hawk* meskipun mahal tapi menjadi murah jika kita bandingkan dengan kerugian ratusan ribu kali lipat jika kita tidak membelinya.

Angkatan Laut dalam menjalankan tugasnya harus didukung dari sisi faktor kapabilitasnya, sebagai misal TNI AL harus dilengkapi persenjataannya dengan ratusan armada kapal cepat berbobot sekitar 186 ton, kru kecil sekitar 17 hingga 20 orang anggota TNI AL tetapi kapal ini bisa berkecepatan sekitar 12 *knots* dan cruising radiusnya 500 mil, selain itu juga harus dipersenjatai minimum dua *missiles* dan 20mm *automatic gun* serta radar navigasi dan *warning receiver*.⁶³ Oleh karena itu, dirasa perlu adanya peningkatan anggaran kelautan, terutama di bidang pertahanan dan penegakan hukum, dan anggaran kementerian-kementerian lainnya yang terkait dengan kegiatan di bidang kelautan.

Hasjim Djalal menambahkan bahwa, terkait dengan kebijakan-kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah bidang kemaritiman, maka perlu diperhatikan Diplomasi Maritim⁶⁴ yang dilandasi hal-hal sebagai berikut:⁶⁵

⁶² *Ibid.*, sebagaimana dikutip dalam CNN Indonesia, Safir Makki

⁶³ Connie Rahakundini Bakrie, *Loc.Cit.*

⁶⁴ *Maritime diplomacy encompasses a spectrum of activities, from co-operative measures such as port visits, exercises and humanitarian assistance to persuasive deployment and coercion. It is an activity no longer confined to just navies, but in the modern era is pursued by coastguards, civilian vessels and non-state groups... Further, maritime diplomacy can act as a valve through which any tension can be released without resort to conflict.* Etty R. Agoes, *Diplomasi Maritim*

- a. Selama 25 Tahun Indonesia memperjuangkan agar Deklarasi Djuanda 1957 diterima oleh negara-negara di kawasan dan diakui oleh dunia internasional/Hukum Laut, serta pengakuan hak-hak negara atas laut diluar Negara Kepulauan;
- b. Penyelesaian berbagai masalah perbatasan dengan negara tetangga (sampai sekarang Indonesia telah melakukan 22 *Agreement* dengan negara tetangga);
- c. Ikut aktif dalam berbagai kegiatan badan-badan internasional yang didirikan oleh Konvensi Hukum Laut, khususnya : ISA, CSC, INCLOS, dan berbagai RFMOS di kawasan;
- d. Mengamati dan memanfaatkan perkembangan di kawasan Asia Tenggara, Samudera Hindia, dan Samudera Pasific, khususnya di Laut Cina Selatan;
- e. Mampu memelihara lingkungan laut secara *sustainable* (berkelanjutan);
- f. Mampu menyelesaikan berbagai batas kelautan Indonesia.

Diplomasi Maritim tersebut memandang perairan Indonesia secara keseluruhan yang merupakan unsur pembangunan yang tidak terpisahkan dengan daratan, sehingga dalam program kebijakan pemerintah selalu memakai pertimbangan sebagai berikut bahwa:(1) laut akan makin penting artinya bagi masa depan bangsa; (2) Samudera Hindia dan Samudera Pasifik menjadi jalur penting (strategis) dalam lalu lintas perdagangan dunia; (3) Tiga ALKI merupakan “lorong” lalu lintas maritim dunia; (4) Energi dan Sumber Daya Laut lainnya akan menentukan masa depan kemakmuran di kawasan; (5) Indonesia tepat di tengah-tengah proses perubahan strategis baik geografis, geo-politik dan geo-ekonomi; (6) Republik Indonesia harus menegaskan dirinya sebagai

Dan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : “Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim”. Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015.

⁶⁵ Hasjim Djalal. *Loc. Cit*

Poros Maritim Dunia, sebagai kekuatan yang berada di antara dua Samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik; (7) Dapat membuka peluang bagi Republik Indonesia untuk membangun kerjasama regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat.⁶⁶

Pemerintah juga perlu melakukan diplomasi kebijakan poros maritim di jalur kerjasama multilateral. Kerjasama antar negara akan dapat membantu Indonesia untuk meningkatkan kemampuannya. Kewajiban negara-negara untuk bekerja sama dalam pengimplementasian UNCLOS 1982 secara langsung atau melalui organisasi internasional. Indonesia saat ini telah melakukan kerjasama dengan negara-negara lain di bidang keselamatan laut seperti kerjasama antara tiga negara tepi Selat Malaka dan Selat Singapura, disamping itu juga kerja sama antara negara tepi dengan negara pemakai selat, sehingga terjadi pergeseran dari *maritime safety* menjadi *maritime security*. Obyek kerjasama internasional tersebut, meliputi setidaknya:

a. Keselamatan di Laut;

Keselamatan di laut dimaksud adalah keselamatan pelayaran dan pengaturan lalu lintas pelayaran; memformulasikan dan menganalisis ketentuan-ketentuan dan standar dan praktek internasional; atau menetapkan alur-alur laut dan skema pemisah lalu lintas; melakukan pengaturan keselamatan di laut dan pencegahan tabrakan; masalah kapal termasuk masalah desain, konstruksi dan peralatannya; menetapkan standar ukuran lebar zona-zona keselamatan (*safety zones*); pelayaran di sekitar pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan-bangunan lainnya di laut; pencegahan dan pengawasan pencemaran yang berasal dari kapal; termasuk pengaturan pembuangan minyak, limbah berminyak dan bahan-bahan beracun lainnya; kapal-kapal yang menggunakan atau mengangkut bahan nuklir atau bahan

⁶⁶ Ety R. Agoes, *Loc. Cit.*

berbahaya lainnya; penempatan dan pemeliharaan sarana bantu navigasi dan sarana bantu keselamatan lainnya di selat; pencegahan pencemaran; penyediaan jasa-jasa SAR; pemberantasan pembajakan (*piracy*), siaran gelap dan perdagangan gelap narkotika dan bahan-bahan psikotropik.

b. Pengelolaan dan Konservasi Sumber Daya Hayati⁶⁷

Pengelolaan dan konservasi sumber daya hayati meliputi: (a). penangkapan ikan berlebihan di Zona Ekonomi Eksklusif; (b). penetapan jumlah penebaran lestari di Zona Ekonomi Eksklusif; (c). pertukaran informasi, data dan statistik; peningkatan pencapaian pemanfaatan secara optimum (termasuk untuk jenis ikan yang bermigrasi jauh) di Zona Ekonomi Eksklusif; (d). penetapan langkah-langkah koordinasi yang diperlukan dalam pengelolaan dan konservasi jenis-jenis ikan yang sama (*shared stocks*), jenis ikan kadatrom, dan mamalia laut; (e) pengelolaan dan konservasi sumber daya hayati di laut lepas, dan apabila diperlukan membentuk organisasi yang tepat.

c. Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan;

Dalam kerjasama internasional dengan obyek perlindungan dan pelestarian lingkungan, mengatur mengenai: memformulasikan ketentuan-ketentuan, standar dan praktek-praktek yang dianjurkan secara internasional; prosedur yang sesuai dengan konvensi, dengan memperhatikan ciri-ciri regional yang khas (kerja sama ini dapat dilaksanakan di tingkat global dan regional); penetapan dan pengembangan *contingency plans*; penggalakan pengkajian, riset dan

⁶⁷ Pengaturan dengan kondisi khusus, menetapkan pengaturan yang adil bagi partisipasi negara-negara yang tak berpantai dan negara-negara yang secara geografis kurang menguntungkan. Koordinasi antar negara yang berbatasan dengan laut tertutup dan setengah tertutup. dalam hal : (1) pengelolaan, konservasi, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam di laut; (2) perlindungan dan pemeliharaan lingkungan laut; (3) riset ilmiah kelautan; dan (4) partisipasi negara lain atau organisasi internasional yang berminat dalam pelaksanaannya.

pertukaran informasi serta data; penetapan kriteria yang tepat dalam penyusunan peraturan; pengamatan risiko dan dampak pencemaran di laut; harmonisasi kebijakan nasional pada tingkat regional; koordinasi dalam implementasi hak dan kewajiban di laut tertutup atau setengah tertutup; dan implementasi pengaturan secara internasional mengenai tanggung jawab dan kewajiban ganti rugi.

d. Riset Ilmiah Kelautan:

Dalam riset ilmiah kelautan, menggalakan kerja sama internasional serta penciptaan kondisi yang menguntungkan untuk pelaksanaan riset ilmiah kelautan melalui persetujuan-persetujuan bilateral atau multilateral secara langsung maupun melalui organisasi internasional; mengidentifikasi lingkup kegiatan riset yang dapat dijadikan obyek kerja sama serta implikasinya secara legislatif dan administratif.

e. Teknologi Kelautan.

Teknologi kelautan membicarakan mengenai pengembangan dan alih teknologi; menggalakkan secara aktif pengembangan iptek dan alih teknologi kelautan dengan cara dan syarat-syarat yang adil dan wajar; harus diperhatikan semua kepentingan yang sah, antara lain tentang hak dan kewajiban para pemegang atau pemberi atau penerima teknologi kelautan baik secara langsung maupun melalui organisasi internasional; menetapkan pedoman, kriteria dan standar untuk pengalihan teknologi kelautan; pendirian pusat-pusat ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan.

Menurut Captain Alfred T. Mahan dalam bukunya yang berjudul *The Influence of Sea Power Upon*, kondisi yang dipersyaratkan suatu negara dalam memiliki *Sea Power*⁶⁸ yaitu :

1. Posisi geografi yang mendukung;
2. Memiliki garis pantai, sumberdaya alam dan iklim yang mendukung;
3. Memiliki wilayah teritorial yang luas;
4. Populasi manusia yang cukup besar untuk mempertahankan teritorialnya;
5. Keterkaitan dengan kegiatan di laut dan *commercial enterprise*;
6. Pemerintah yang mempunyai pengaruh dominan terhadap laut.

Sea power sebagai input adalah elemen-elemen kekuatan nasional di laut, antara lain aparat penegak hukum, industri pertahanan maritim, sumber daya alam dan sumber daya manusia. Sedangkan *sea power* sebagai output adalah suatu konsekuensi kemampuan untuk mengelola laut dan kemampuan untuk mempengaruhi tingkah laku dari *state or non-state* baik di dan atau lewat laut. *Sea Power* tidak hanya armada kapal perang saja, tetapi juga mencakup segala potensi kekuatan nasional yang menggunakan laut sebagai wahananya, namun juga aspek-aspek non-militer yaitu perdagangan lewat laut, perkapalan, perikanan, asuransi maritim dan industri pembangunan/dukungan kapal harus terpadu dan saling mendukung.

Hubungan peran TNI AL dengan lima pilar utama dalam mewujudkan poros maritim dunia, terdapat dalam pilar kelima poros maritim. Sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim, peran

⁶⁸ Kresno Buntoro, *Membangun Kekuatan Pertahanan Maritim*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : "Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim", Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015.

TNI AL sebagai peran militer melakukan kerjasama pengamanan perbatasan (patkor), OMP dan OMSP (Ops Pam Perbatasandan Ops Pam ALKI). Disamping itu peran TNI AL sebagai peran Polisionil, dilakukan dalam pilar pertama (komitmen untuk membangun kembali budaya maritim Indonesia), pilar kedua (komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama) serta pilar ketiga (komitmen untuk mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun tol laut, *deep seaport* (pelabuhan laut dalam), logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim).

Peran TNI AL dalam program kebijakan poros maritim implementasinya adalah : (1) Menjaga stabilitas keamanan maritim di wilayah perairan Indonesia; (2) Mendukung pematapan organisasi pengelola kelautan; (3) Menjaga dan mengelola sumber daya laut; (4) Mendukung pembangunan sumber daya manusia maritim; dan (5) Mendukung percepatan pembangunan pesisir dan daerah terpencil atau wilayah perbatasan.

Sedangkan untuk pilar keempat yaitu diplomasi maritim dengan mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan, peran TNI AL melakukan peran Diplomasi, yaitu : (1) Diklat dan kerjasama internasional; (2) membangun paradigma baru “TNI Angkatan Laut Kelas Dunia”; (3) melakukan koordansi dengan WNPS, IONS, Satgas Merah Putih, RIMPAC, Passex, *Personal Exchange*.

Langkah konkrit yang dapat dilakukan adalah meningkatkan kemampuan keamanan maritim nasional, meningkatkan kemampuan keamanan regional, meningkatkan kemampuan sistem pengintegrasian dataa, desain dan standard MDA, sertahubungan antar negara secaraglobal di kawasan aliansi (*alliances*) dan kemitraan (*partnership*).

5.3.2. Kendala dan Langkah Strategis

Poros maritim dunia dan negara maritim adalah dua hal yang berbeda namun erat kaitannya. Istilah poros maritim dunia lebih mengacu kepada posisi Indonesia yang sejak dulu memang berada di posisi silang jalur pelayaran dunia. Negara maritim adalah sebuah negara yang tulang punggung eksistensinya, pengembangannya, kebesaran dan kejayaannya tertumpu pada kekuatan maritim. Posisi yang strategis ini telah dimanfaatkan oleh kerajaan Sriwijaya, Majapahit dan lainnya baik dalam perniagaan maupun dalam usaha memperluas wilayah kerajaan (perang). Dikarenakan letak Indonesia yang strategis ini banyak negara yang ingin menguasai Indonesia, dimana pada akhirnya Belanda yang berhasil menguasai Indonesia paling lama. Karena takut Indonesia kembali menguasai laut, maka Belanda mengubah orientasi pembangunan hanya terfokus ke darat saja (*inland-based oriented*) yang tertanam hingga sekarang.⁶⁹

Seandainya Indonesia bisa memanfaatkan lautnya sejak dulu, tidak perlu lagi menyandarkan pembangunan kepada hutang-hutang internasional. Indonesia harus dapat memposisikan dan menjadikan laut sebagai tulang punggung pendapatan negara untuk dapat disebut sebagai negara Maritim. Ir. Djuanda menyadari sejak dulu bahwa masa depan Indonesia ada di laut, inti dari Deklarasi Djuanda adalah mewujudkan Wawasan Nusantara, laut sebagai pemersatu bukan sebagai pemisah. Konektifitas antar pulau dan pemerataan pembangunan dan kesejahteraan harus terwujud. Deklarasi Djuanda telah mengamanatkan bangsa ini untuk memanfaatkan laut sebagai modal pembangunan negara Indonesia, yang kemudian disahkan dunia melalui PBB dalam UNCLOS 1982.

Adapun kendala dalam membentuk Indonesia sebagai poros maritim dunia sehingga dirasa masih kurang dapat terwujud untuk saat ini, hal ini dikarenakan antara lain:

⁶⁹ Chandra Motik Yusuf, *Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : "Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim", Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015.

- *Illegal fishing* dan *illegal mining* karena laut yang sangat luas serta kurangnya infrastruktur pengawasan;
- Pertumbuhan jumlah penduduk dunia, berkurangnya pasokan pangan, mengingat laut sebagai *food stock*;
- Laut menyimpan potensi kekayaan sumber daya alam yang belum tergali;
- Insentif penelitian kelautan tidak kompetitif dibandingkan dengan kegiatan penelitian di pesisir atau di darat, terhadap resiko yang dihadapi;
- Penelitian potensial sumber daya laut memiliki karakteristik yang khas, karena penelitian tersebut memerlukan biaya besar, sumber daya manusia yang handal serta teknologi tinggi;
- Belum adanya koordinasi dalam perancangan kegiatan yang terprogram, terarah dan terintegrasi;
- Belum adanya regulasi yang komprehensif, antara kegiatan riset kelautan dan kegiatan pemanfaatan sumberdaya alam dasar laut.

Sedangkan permasalahan yang ada pada sektor perikanan di Indonesia⁷⁰ yaitu:

Permasalahan	
Eksternal	<ul style="list-style-type: none"> • Pencurian/<i>illegal fishing</i> terutama di Sumatera dan KTI yang dekat dengan negara tetangga • Penjualan kepada kapal asing, dengan harga yang lebih tinggi
Internal	<ul style="list-style-type: none"> • Kapasitas kapal kecil sedangkan peralatan tangkap terbatas • SDM, penanganan pasca panen kurang baik • Akses pembiayaan perbankan terbatas
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Alih fungsi pesisir pantai terutama di Jawa • Kapasitas pelabuhan belum memadai

⁷⁰ Rahmat Dwisaputra, *Dukungan Bank Indonesia Terhadap Pembangunan Kemaritiman*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : "Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim", Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015.

- Ketimpangan pengembangan infrastruktur perikanan
- Jumlah stasiun pengisian bahan bakar nelayan belum memadai
- Rambu-rambu navigasi masih kurang
- *Cold Storage* yang belum memadai

Tidak dapat dipungkiri bahwa potensi maritim Indonesia yang memiliki luas laut 5,9 juta km², panjang pantai 95.181 km, jumlah pulau 17.480 pulau yang didukung oleh keunggulan geo-fisik, geo-ekonomi, geo-politik serta geo-kultural dalam pengembangan ekonomi maritim akan berkontribusi pada pembangunan ekonomi nasional dan daerah, belum dapat dilakukan pemanfaatannya secara optimal atas potensi maritim Indonesia tersebut karena terkait antara lain ekspor ikan dan hasil laut yang masih rendah, laut masih dipandang sebagai pemisah karena biaya transportasi tinggi, belum optimal sebagai sumber pendapatan masyarakat, serta industri berbasis maritim belum tumbuh optimal.

Disamping itu, harus dilakukan pengembangan potensi pariwisata, terutama wisata bahari. Wisata bahari dapat meningkatkan kontribusi pariwisata terhadap pendapatan daerah, karena penerimaan devisa dari wisatawan manca negara merupakan peringkat keempat penerimaan devisa setelah migas, batubara dan minyak kelapa sawit. Wisata bahari tersebut berada di pulau-pulau indah Indonesia antara lain, Bilitung, Derawan, Bunaken, Raja Ampat, Banda Neira, Wakatobi, Pulau Komodo, Tanah Lot, Pangandaran, Pulau Seribu dan wisata bahari lainnya yang ada di wilayah negara Republik Indonesia.

Industri pengolahan perikanan masih terkendala masalah infrastruktur. Masalah klasik tentang infrastruktur dasar menyebabkan in-efisiensi dalam rantai nilai domestik ikan olahan untuk ekspor. Listrik, pelabuhan bongkar muat, konektivitas digital yang handal, dan sektor jasa-jasa pendukung dengan standar ekspor lebih banyak tersedia di Jawa dari pada di Maluku sebagai lumbung ikan nasional. Pabrik berorientasi ekspor untuk pasar global tidak akan mampu beroperasi dan bersaing di lokasi dengan

lingkungan pendukung yang sub-standar. Konsentrasi unit pengolahan perikanan di wilayah Jawa sebagai pengaruh dari ketersediaan infrastruktur, energi, dan logistik yang lebih memadai, sehingga ekspor lebih banyak dilakukan dari Jawa.

Dari data yang diperoleh dari SISLOGNAS pada tahun 2012 dari *Supply Chain Indonesia*, diperoleh biaya logistik Indonesia dan beberapa negara maju sebagai berikut ⁷¹:

Negara	Persentase Biaya Logistik terhadap PDB	Persentase Biaya Logistik terhadap Biaya Penjualan
USA	9,9 %	9,4 %
Jepang	10,6 %	5,9 %
Korea Selatan	16,3 %	12,5 %
Indonesia	27 %	

Persentase biaya logistik di Indonesia dibandingkan biaya produksi adalah 14 %.⁷² Thailand merupakan contoh negara yang sukses dalam mengelola industri perikanan dengan memangkas *middle-men* dalam rantai nilai ekspor olahan ikan (tuna kalengan).

Bank Indonesia memberikan rekomendasi dalam hal kebijakan yang komprehensif dengan implementasi yang efektif dalam hal perwujudan Indonesia sebagai ekonomi yang berbasis maritim, yaitu :

1. *Roadmap* Pengembangan Kebijakan Kemaritiman;
2. Kebijakan yang spesifik untuk mendorong adanya *product champion* yang baru;
3. Bisnis model yang mendorong sinergi antara pengusaha besar dan UMKM;
4. Perbaikan *supply chain* ekspor produk kelautan;

⁷¹ SISLOGNAS dari *Supply Chain Indonesia* tahun 2012, dalam Rahmat Dwisaputra, *Dukungan Bank Indonesia Terhadap Pembangunan Kemaritiman*

⁷² LPEM UI tahun 2015. dalam Rahmat Dwisaputra. *Dukungan Bank Indonesia Terhadap Pembangunan Kemaritiman*

5. Peningkatan kesejahteraan pelaku di sektor maritim; dan
6. Optimalisasi kebijakan-kebijakan dalam jangka pendek dengan kondisi yang ada.

Peran Bank Indonesia dalam Pengembangan Ekonomi Maritim antara lain : meningkatkan daya saing UMKM kelautan dan perikanan melalui optimalisasi klaster, mendorong investasi di sektor maritim melalui implementasi RIRU/WJI (*West Java Incorporated*), mendorong pembiayaan dan program *financial inclusion*, serta mendorong efektivitas penyaluran bantuan program bantuan nelayan melalui LKD.

Ketersediaan data dan informasi yang memadai menyangkut keberadaan, kandungan dan potensi sumber daya laut harus lebih diintensifkan melalui berbagai kegiatan penelitian (riset) khususnya pada daerah-daerah *frontier*. Pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut, berpotensi sebagai salah satu tumpuan pembangunan ekonomi nasional di masa datang sekaligus langkah nyata mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Penelitian sumber daya laut, khususnya laut dalam membutuhkan modal yang besar dengan resiko investasi yang tinggi. Oleh sebab itu diperlukan dukungan nyata dari pemerintah. Keberadaan dan kandungan potensi sumber daya laut tidaklah kecil, baik dari sisi ekonomi (kemanfaatan) maupun politis (eksistensi suatu bangsa).

Untuk dapat memanfaatkan posisi Indonesia sebagai poros maritim dunia, diperlukan infrastruktur kemaritiman yang dapat mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim. Dengan infrastruktur kemaritiman yang komprehensif, Integral dan Holistik maka konektifitas antar pulau dapat terwujud. Setelah konektifitas antar pulau terwujud, selanjutnya konektifitas antar negara, yang memosisikan Indonesia sebagai pusat industri pelayaran Internasional. Infrastruktur kemaritiman tersebut antara lain:⁷³ (1) Sistem keamanan maritim, yaitu sistem pertahanan dan keamanan yang mencakup wilayah kedaulatan negara yang berada di Indonesia dan juga kedaulatan negara yang mencakup kapal nasional

⁷³ ibid

berbendera Indonesia yang berada di perairan internasional maupun negara lain, yang dapat melindungi kapal nasional dari penangkapan atau penahanan di laur wilayah Indonesia; (2) Sistem Tata Kelola Manajemen Kemaritiman; (3) Sistem Tata Kelola pengelolaan kelautan dan perikanan; (4) Instrumen hukum dan peraturan perundang-undangan yang komprehensif; (5) Infrastruktur pelabuhan besar dan kecil untuk transportasi penumpang maupun barang serta pelabuhan perikanan; (6) Armada kapal pelayaran nasional dan pelayaran rakyat; (7) Infrastruktur peralatan navigasi untuk keamanan lalu lintas laut; (8) Infrastruktur pendidikan dan pelatihan SDM; (9) Industri jasa maritim; (10) Infrastruktur jalan darat sebagai transportasi intermoda yang terintegrasi; (11) Infrastruktur industri manufaktur di wilayah timur untuk kepastian muatan balik; (12) Infrastruktur pariwisata; (13) Infrastruktur pertambangan; serta (14) Infrastruktur Oceanografi, pemetaan laut, radar sumber daya laut.

Kondisi infrastruktur dan konektivitas maritim saat ini masih jauh dari cukup untuk dapat memanfaatkan potensi laut ataupun menuju negara maritim. Infrastruktur pelabuhan yang belum memadai, masa tunggu untuk sandar dan bongkar muat yang lama yang menyebabkan sistem keamanan muatan barang yang lemah, terutama untuk barang muatan berbahaya, Infrastruktur pelabuhan yang belum mencukupi di pulau-pulau kecil. Jumlah kapal nasional maupun pelayaran rakyat yang belum mencukupi, rute dan jadwal pelayaran yang tidak memadai serta instrumen hukum yang belum memberi rasa aman kepada industri pelayaran dan juga kedaulatan negara.

Harus ada infrastruktur dan konektivitas maritim untuk dapat mendukung perwujudan visi poros maritim. Untuk dapat memanfaatkan poros maritim dunia, dapat dilakukan dengan peningkatan bidang

kemaritiman dan bidang kelautan. Dalam bidang kemaritiman dapat dilakukan upaya sebagai berikut: ⁷⁴

1. Memperkuat visi menuju negara maritim dengan membangun Payung Hukum Maritim yang komprehensif;
2. Perbanyak kapal pelayaran nasional;
3. Mendorong industri pelayaran nasional untuk keluar/melayani rute internasional dan meningkatkan pelayaran;
4. Mendorong industri nasional (BUMN) untuk menggunakan jasa seba pelayaran nasional;
5. Membangun pelabuhan sebagai internasional hub untuk mengambil alih peran pelabuhan Singapura yang saat ini menjadikan Indonesia hanya sebagai *feeder*;
6. Meningkatkan peran pelayaran rakyat dalam jalur distribusi logistik nasional, terutama antar pulau kecil;
7. Meningkatkan industri galangan kapal;
8. Memberikan insentif pajak untuk industri galangan kapal dan pelayaran nasional;
9. Membangun kembali budaya maritim.

Sedangkan dalam bidang kelautan, dapat dilakukan upaya :

1. *Law Enforcement* terhadap *illegal fishing*, *illegal mining*, *illegal* tenaga asing;
2. Pemberdayaan peran nelayan dalam industri perikanan nasional dengan pemberian kapal nelayan modern, *cold storage*, pelabuhan ikan, pembangunan kampung nelayan;
3. Pemanfaatan pulau pesisir kepada nelayan, bukan kepada investor asing;
4. Memberikan solusi terhadap *transshipment*, dengan membangun hub penampungan ikan di tengah laut dengan kapasitas *cold storage* yang besar;

⁷⁴ *Ibid.*

5. Membangun wisata nelayan sebagai sumber wisata nasional yang baru;
6. Membangun pusat teknologi penangkapan ikan.

Hal-hal yang dapat menjadi hambatan atau tantangan dalam pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim :

1. Perbedaan paham/definisi tentang kemaritiman dan kelautan;
2. Belum adanya Hukum Maritim yang komprehensif. Payung Hukum yang ada saat ini belum lengkap, bersifat sektoral, terpisah, tidak terintegrasi dan belum memberikan rasa aman kepada seluruh stake holder;
3. Lemahnya penegakan hukum/tata kelola pemerintahan yang buruk;
4. Ego sektoral, semua pihak merasa paling memiliki kepentingan terhadap kemaritiman;
5. Otonomi daerah, kebijakan daerah yang bertentangan dengan pemerintah pusat;
6. Keterbatasan anggaran/political will/dukungan politik;
7. Kelemahan dalam diplomasi;
8. Ketergantungan terhadap investor asing;
9. Keberlanjutan program/ganti pemimpin ganti kebijakan/apakah pemimpin berikutnya akan melanjutkan program ini?

Hal yang penting lainnya adalah adanya pengelolaan sumber daya alam laut yang baik. Langkah-langkah yang perlu diambil oleh pemerintah dalam mengelola sumber daya alam laut:

1. Persamaan pemahaman terhadap definisi/pengertian/persepsi terhadap kemaritiman dan kelautan;
2. Pembentukan payung hukum yang komprehensif dan berpihak kepada kepentingan nasional, bukan kepentingan asing;

3. Penegakan hukum yang tegas/implementasi tata kelola pemerintahan yang baik (Good Governance);
4. Pemerintah harus membuat Grand Design pengelolaan sumber daya kemaritiman dan kelautan;
5. Kebijakan daerah harus sejalan dengan kebijakan pemerintah pusat;
6. Dukungan politik dan anggaran;
7. Membangun diplomasi yang kuat;
8. Tidak bergantung kepada investor asing;
9. Kepastian keberlanjutan program di masa kepemimpinan yang akan datang dengan payung hukum yang lebih tinggi.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

1. Kebijakan poros maritim (*Maritime Policy*) pemerintahan Joko Widodo merupakan penguatan kebijakan di bidang kelautan dari pemerintah sebelumnya. Secara geo-politik, historis dan budaya, Indonesia bisa menjadi negara maritim dan memang adalah negara maritim. Hal ini mengingat wilayah daratan Indonesia dalam satu kesatuan yang dikelilingi oleh lautan, dengan 2/3 wilayahnya merupakan laut dan jumlah pulau terbanyak di dunia, serta salah satu garis pantai terpanjang di dunia. Bukan hanya itu, Indonesia adalah negara yang berada di daerah equator, antara dua benua Asia dan Australia serta antara dua Samudera Pasifik dan Hindia. Kebijakan poros maritim dicapai melalui “*Lima Grand Design*”, dengan memfokuskan untuk membangun kembali budaya maritim, membangun kedaulatan pangan laut, pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, kerjasama di bidang kelautan dan membangun pertahanan maritim.
2. Potensi wilayah perairan negara Indonesia sebagai negara maritim sangat besar sekali jika dikembangkan dan dimaksimalkan pemanfaatannya. Potensi ini meliputi pemberdayaan, daya saing, kemandirian, dan keberlanjutan usaha kelautan dan perikanan bagi kesejahteraan masyarakat kelautan dan perikanan serta pengembangan wisata bahari. Program kebijakan kelautan ini dapat menciptakan lapangan kerja baru di bidang kelautan yang dapat memanfaatkan peluang *single market dan production based* dari AEC 2015.

6.2. Saran.

Kebijakan poros maritim dunia sebagai payung besar kebijakan yang menaungi semua pemangku kepentingan dalam mewujudkan Indonesia

sebagai negara maritim. Kebijakan ini harus dibangun berdasarkan pendekatan kelembagaan yang mempunyai kewenangan tidak hanya aspek kewilayahan, tetapi juga di bidang politik, ekonomi, keamanan, dan hubungan internasional serta aspek legal kelembagaan yang lain. Artinya, suatu kebijakan tidak sekadar hitam-putih sebagai desain tanpa komitmen politik, dalam bentuk undang-undang misalnya, supaya implementasinya terpadu mencegah ego sektoral. Dengan demikian, diperlukan Badan Koordinasi Maritim yang dapat menjalankan program-program multisektor secara efektif atau dengan membentuk Kementerian Koordinator Maritim.

Konsep poros maritim dunia harus didukung dengan kerja keras dan memastikan semua program membumi dan dapat diwujudkan. Kesadaran mental sebagai negara kepulauan perlu dibangkitkan kembali. Perlu dibuat branding baru untuk terus mengingatkan masyarakat bahwa Indonesia negara maritim. *Branding* baru itu ialah komitmen politik kepemimpinan nasional yang berorientasi maritim.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Champbell, Enid, Lee Poh-York, Joicey Tooher, *Legal Research : Material and Method*, Fourth Edition, LBC Information Services, 1996, h.2.
- D. P. O'Connell, LL.D (Cantab), *International Law*, Second Edition, Stevens & Son Ltd. Of 11 New Fetter Lane. London and Filmset in Great Britain by Richard Clay (The Chaucer Press), Ltd., Bungay, Suffilk, and printed by Fletcher & Son, Ltd., Norwich, Norfolk, 1970
- Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, Fourth Edition, Oxford University Press, New York, 1990
- Klein, Natalie, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford Monographs in Internasional Law, 2012.
- Panjabi, Raneer Khooshie Lal *'The Pirates of Somalia : Opportunistic Predators or Environmental Prey ?'*
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2005
- Wahyono, Ary, et all, *Hak Ulayat di Kawasan Timur Indonesia*, Media Pressindo. Yogyakarta. 2000

PERATURANPERUNDANG-UNDANGAN

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1973 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2994)
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 44, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3260)
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut), (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1985 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3319)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3647)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 118, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4433)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 84, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4739)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2008 Tentang Pengesahan *ILO Convention No.185 Concerning Revising The Seafarers' Identity Documents Convention, 1985* (Konvensi ILO No. 185 Mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1985), (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4800)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 177, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4925)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2009 Tentang Pengesahan *Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks* (Persetujuan Pelaksanaan Ketentuan-Ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut Tanggal 10 Desember 1982 yang Berkaitan Dengan Konservasi dan Pengelolaan Sediaan Ikan yang Beruaya Terbatas dan Sediaan Ikan yang Beruaya Jauh), (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5024)

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5073)

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1984 Tentang Pengelolaan Sumber Daya Hayati di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1984 Nomor 23, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3275)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4209)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan Yang Ditetapkan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 71, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4210)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2002 Tentang Daftar Koordinat Geografis titik-titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4211)

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 78 Tahun 2005 Tentang Pengelolaan Pulau-pulau Kecil Terluar

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Dewan Kelautan Indonesia

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Keputusan Presiden Nomor 19 Tahun 2007 Tentang Panitia Nasional Pengangkatan dan Pemanfaatan Benda Berharga Asal Muatan Kapal yang Tenggelam

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor : PER.05/MEN/2008 Tentang Usaha Perikanan Tangkap

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor :
PER.08/MEN/2008 Tentang Penggunaan Alat Penangkapan Ikan
Jaring *Insang* (*Gill Net*) di Zona Ekonomi Eksklusif

KONVENSI-KONVENSI

PSM *Agreement* 2009

United Nation Convention on the Law of The Sea (UNCLOS)

ARTIKEL

Agoes, Eddy R., *Diplomasi Maritim Dan Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : “Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim”, Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015

Aryanto, Noor Cahyo D., *Pengelolaan Sumber Daya Laut Sebagai Salah Satu Pilar Dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : “Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim”, Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015

Bakrie, Connie Rahakundini, *Apa Itu Poros Maritim Indonesia ?*, Artikel, dalam <http://jakartagreater.com/apa-itu-poros-maritim-indonesia/>, diakses pada tanggal 30 Juni 2015

Buntoro, Kresno, *Membangun Kekuatan Pertahanan Maritim*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : “Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim”, Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015

Djalal, Hasjim, *Mewujudkan Poros Maritim Dunia*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : “Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim”, Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015

Dwisaputra, Rahmat, *Dukungan Bank Indonesia Terhadap Pembangunan Kemaritiman*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : “Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim”, Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015

Iriana, Dulmi'ad, *Peranan Sumberdaya Laut Dalam Mendukung Poros Maritim Dunia*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : "Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim", Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015

Kompas, *Dinamika Politik dan Tantangan Pembangunan Ekonomi*, 28 November 2014

Kompas, *Menegakkan Poros Maritim Dunia*, Kompas, 28 November 2014

Nugrohowati, Haryani, *Peran KPP Dalam Pengelolaan Sumber Daya Laut Guna Mendukung Terwujudnya Indonesia Sebagai Poros Maritim*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : "Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim", Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015

Pudjiastuti, Susi, *Illegal Fishing Must Be Stopped to Restore Pride*, Antara News, 22 November 2014

Suhartono, Agus, *Sarasehan "Indonesia Poros Maritim Dunia"*, Topik Bahasan "Kedaulatan Maritim Indonesia", makalah lepas, tanpa tahun

Yusuf, Chandra Motik, *Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*, disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Kelautan : "Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim". Universitas Padjajaran, Bandung 9-10 Juni 2015

SITUS INTERNET

Darmawan, *Visi Maritim Presiden Terpilih*, 18 Agustus 2014, www.nasional.kompas.com, diakses pada tanggal 01 Juli 2015

Kompas.com, *Jokowi, Poros Maritim Dunia, Tol Laut, dan "Si Vis Pacem Para Bellum"*, 10 Oktober 2014, <http://nasional.kompas.com/read/2014/10/10/06370401/Jokowi.Poros.Maritim.Dunia.Tol.Laut.dan.Si.Vis.Pacem.Para.Bellum.>, diakses pada tanggal 01 Juli 2015

Kompas.com, *Poros Maritim Dunia Dipertanyakan, Gebrakan Menteri Susi Jadi Sorotan*, 28 Januari 2015, diakses pada tanggal 01 Juli 2015

"Nawa Cita". 9 Agenda Prioritas Jokowi-JK, 21 Mei 2014, dalam <http://nasional.kompas.com/read/2014/05/21/0754454/.Nawa.Cita.9.Agenda.Prioritas.Jokowi-JK>, diakses pada tanggal 30 Juni 2015

OCEANA, Group Konservasi Sumber Daya Laut, http://en.wikipedia.org/wiki/illegal_unreported_unregulated_fishing/cited_note-3.

Ramli Lubis, *Kebijakan Maritim Pemerintahan Jokowi*, 12 Nopember 2014, dikutip dalam www.waspadamedan.com, diakses pada tanggal 01 Juli 2015

Republika.co.id, *Kebijakan Poros Maritim Jokowi Masih di Awang-Awang*, 18 Desember 2014
<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/14/12/18/ngs830-kebijakan-poros-maritim-jokowi-masih-di-awangawang>, diakses pada tanggal 01 Juli 2015

Rizal Sukma, *Gagasan Poros Maritim*, 21 Agustus 2014, dalam <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim>, diakses pada tanggal 30 Juni 2015

Shiskha Prabawaningtyas, *Sinergi Kebijakan Maritim Jokowi*, Koran SINDO, Sabtu, 15 November 2014

Tempo, *Cara Jokowi Jadikan Indonesia Poros Maritim*, 13 November 2014.
<http://dunia.tempo.co/read/news/2014/11/13/118621707/cara-jokowi-jadikan-indonesia-poros-maritim>, diakses pada tanggal 30 Juni 2015

Visi Misi Capres-Cawapres Jokowi-JK ketika mendaftarkan diri ke KPU, dalam http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf, diakses pada tanggal 30 Juni 2015

SKRIPSI

Firmansyah, Agung, *Analisis Aspek Pajak Pertambahan Nilai (PPN) Atas Transaksi Pengadaan Kapal Laut (Vessel) Dalam Industri Pelayaran*, Skripsi, Universitas Indonesia, 2008