

BAB II

DINAMIKA KEBIJAKAN KEMARITIMAN INDONESIA

Pada pembahasan ini akan membahas mengenai Ancaman dan Tantangan Kemaritiman Indonesia, yang akan memunculkan Kebijakan Kemaritiman yang dimulai dari sebelum presiden Joko Widodo dan kebijakan kemaritiman presiden Joko Widodo melalui lima pilar Poros Maritim Dunia.

A. Ancaman dan Tantangan Kemaritiman Indonesia

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia tahun 2012 maksud dan penjelasan mengenai kata (an·cam *v*, meng·an·cam) menyatakan maksud (niat, rencana) untuk melakukan sesuatu yang merugikan, menyulitkan, menyusahkan, atau mencelakakan pihak lain. Adapun (an·cam·an) sesuatu yang diancamkan, perbuatan (hal dan sebagainya) mengancam, usaha yang dilaksanakan secara konsepsional melalui tindak politik dan/atau kejahatan yang diperkirakan dapat membahayakan tatanan serta kepentingan negara dan bangsa; (kbbi.web.id, 2012). tan·tang·an *n* 1 ajakan berkelahi (berperang dan sebagainya); 2 hal atau objek yang menggugah tekad untuk meningkatkan kemampuan mengatasi masalah; rangsangan (untuk bekerja lebih giat dan sebagai, 3 hal atau objek yang perlu ditanggulangi; (kbbi.web.id, 2012), sehingga melalui penjelasan kata tersebut bisa di pahami bahwa Ancaman dan Tantangan merupakan hal yang saling berkesinambungan dalam hal penyelesaian masalah, begitu juga mengenai permasalahan Kemaritiman Indonesia yang memiliki Ancaman dan Tantangan yang perlu di jadikan agenda kerja Nasional terutama di sektor Kemaritiman Indonesia.

Permasalahan mengenai kejahatan maritim saat ini telah menjadi perbincangan internasional, sebab tindak kejahatan ini tidak hanya mencakup pada satu negara

melainkan lintas negara (*Transnational crimes*). Pelakunya pun terorganisir secara rapi meliputi kelompok-kelompok yang terdiri lebih dari satu negara. Sampai hari ini, laut masih menjadi jalur perdagangan yang strategis, hampir 90% perdagangan di dunia diangkut melalui laut. Maraknya kejahatan maritim dapat dianalogikan seperti semut, dimana ada gula di situ semut akan berkumpul, sama halnya ketika laut menjadi ramai dengan kegiatan perekonomian, maka di situ pula akan tumbuh subur kejahatan.

Indonesia merupakan “surga” bagi jalur pelayaran dunia dikarenakan letaknya yang strategis, diapit oleh dua benua, Australia dan Asia, juga oleh dua samudra, Pasifik dan Hindia. Jika diibaratkan, wilayah Indonesia adalah persimpangan bagi kapal dari dunia barat yang ingin ke timur dan kapal dunia timur yang ingin ke barat. Selain itu, Indonesia juga memiliki beberapa *Choke Points* (titik perlintasan) strategis bagi jalur pelayaran dunia, seperti Selat Malaka, Selat Makasar, dan Selat Lombok.

Indonesia memiliki luas laut 6 juta km lebih, dimana didalamnya terkandung sumber daya alam yang melimpah, terutama dalam bidang perikanan yang memiliki potensi produk lestari perikanan laut mencapai 6,4 juta ton setiap tahunnya. Tentunya hal-hal tersebut akan sangat bermanfaat bagi Indonesia jika bisa dikelola dengan baik, namun juga bisa menjadi permasalahan jika tidak dikelola dengan baik. Keamanan maritim menjadi persyaratan mutlak yang harus dimiliki oleh negara-negara yang memiliki laut, khususnya untuk menunjang pemasukan dari sektor maritim. Keamanan maritim merupakan sebuah kondisi dimana segala kegiatan perekonomian di laut terbebas dari kerugian finansial dan juga korban jiwa. Kondisi laut yang rawan akan berdampak buruk pada pembangunan ekonomi maritimnya.



Sumber gambar : Dinas Hidro-Oseanografi Angkatan Laut 2011

1. Ancaman Kemaritiman Indonesia

Setidaknya ada Tujuh Ancaman besar bagi bangsa Indonesia setelah hukum internasional memberikan hak kedaulatan dan hak berdaulat atas kawasan maritim yang sangat luas, tiga kali luasan wilayah daratannya, yaitu :

1. Kedaulatan Negara, Bertepatan dengan perayaan kemerdekaan Indonesia pada 17 Agustus 2018, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) melaksanakan penenggelaman kapal pelaku IUUF sebanyak 125 unit. Prosesi itu dipusatkan di Bitung, Sulawesi Utara dan dilaksanakan di 11 lokasi di Indonesia. Selain di Bitung dengan 15 kapal, penenggelaman juga dilaksanakan di Pontianak (Kalimantan Barat) sebanyak 18 kapal, Cirebon (Jawa Barat) sebanyak 6 kapal, Aceh dengan 3 kapal, Tarakan (Kalimantan Utara) sebanyak 2 kapal, Belawan (Sumatera Utara) sebanyak 7 kapal, Merauke (Papua) sebanyak 1 kapal, Natuna (Kepulauan Riau) dengan 40 kapal, Ambon (Maluku) dengan 1 kapal, Batam (Kepulauan Riau) dengan 9 kapal, dan Tarempa (Kepulauan Riau) dengan 23 kapal. Sementara, berdasarkan asal bendera, kapal yang ditenggelamkan terdiri dari Vietnam berjumlah 86

kapal, Malaysia berjumlah 20 kapal, Filipina berjumlah 14 Kapal, dan Indonesia berjumlah 5 kapal. Untuk penenggelaman semua kapal tersebut, dilakukan berdasarkan keputusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap (inkracht van gewijsde) untuk 116 kapal dan berdasarkan penetapan pengadilan untuk 9 kapal. Untuk pemilihan Kota Bitung sebagai pusat penenggelaman, karena wilayah perairan Sulawesi Utara merupakan salah satu wilayah merah untuk aktivitas illegal fishing. Hal itu bisa terjadi, karena perairan Sulut menjadi fishing zone kapal-kapal pencuri ikan dari beberapa negara untuk mengambil kekayaan sumber daya perikanan yang kaya, terutama komoditas tuna dan cakalang.

sebelum Oktober 2014, Bitung adalah kota satelit utama untuk pusat aktivitas penangkapan ikan yang ilegal (IUUF) yang dilakukan negara lain. Selama itu pula, negara lain seperti Filipina sudah menikmati hasilnya dan mendapatkan pemasukan devisa yang tidak sedikit. Selain Filipina, negara lain seperti Thailand, Vietnam, dan Malaysia juga ikut menikmati aktivitas ilegal itu. Selama beberapa dekade, General Santos (Filipina) mempunyai ekspor tunanya sampai 2 koma sekian miliar dollar (US), sedangkan daerah Bitung tidak mendapatkan hal seperti itu.

2. Ancaman Industri Perikanan, Data dari Nasional Destructive Fishing Watch (DFW) melakukan penelitian bahwa Pembangunan industri perikanan nasional diperkirakan bisa menyerap 3,8 juta penduduk Indonesia yang bekerja dari industri perikanan dari hulu ke hilir. DanDan diperkirakan potensi ekonomi sektor kelautan Indonesia adalah US\$ 1,2 triliun per tahun dan mampu menyerap tenaga kerja 40 juta orang. Selain itu, potensi panas bumi, mineral,

minyak, dan gas bumi sebagai konsekuensi dari posisi Indonesia yang dilalui oleh dua *ring of fire* dunia juga sangat luar biasa.

Dengan membangun industri perikanan, ada semangat Nawacita yang diaplikasikan dan itu dilaksanakan dalam bentuk pembangunan di daerah pinggiran yang bertujuan untuk mengurangi disparitas infrastruktur perikanan di Jawa dan luar Jawa. Semangat Nawacita itu, termaktub juga dalam Peraturan Presiden No.3/2017 tentang Rencana Aksi Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional. di dalam Perpres No.3/2017, terdapat 5 program dan 28 kegiatan yang harus dilakukan secara strategis dan intensif oleh berbagai kementerian. Beberapa amanat Perpres tersebut yang saat ini pelaksanaannya sangat lamban, yaitu pembangunan 4.787 kapal ikan berukuran di bawah 30 gros ton (GT) oleh Pemerintah dan 12.536 kapal ikan diatas 30 GT oleh swasta.

Kemudian, amanat berikutnya adalah pembangunan sistem rantai dingin di 31 lokasi Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT), penambahan jumlah pelabuhan ekspor hasil perikanan melalui penetapan bandara dan pelabuhan laut untuk ekspor di 20 lokasi SKPT, serta 3000 usaha kecil menengah (UKM) perikanan yang berbadan hukum koperasi. Dari semua amanat yang terkandung dalam Perpres, Pemerintah inkonsisten dalam pelaksanaan SKPT yang berdampak pada keterlambatan pembangunan infrastruktur perikanan. Selain itu, juga inkonsisten dalam penguatan kelembagaan nelayan di beberapa lokasi prioritas seperti Saumlaki (Maluku), Biak (Papua), Nunukan (Kalimantan Utara), dan Mimika (Papua). (www.mongabay.co.id, 2018).

3. ***Buruknya kondisi terumbu karang Indonesia***, Keberadaan terumbu karang memberikan ketersediaan makanan bagi beragam jenis mahluk laut. Selain itu terumbu karang juga dapat membantu mengurangi abrasi dan kerusakan pantai. Namun menurut data LIPI 2012, hanya 5,3% terumbu karang Indonesia yang tergolong sangat baik. Sisanya 27,18% berada dalam kondisi baik, 37,25% dalam kondisi cukup, dan 30,45% berada dalam kondisi buruk.
4. ***Jumlah hutan mangrove yang terus berkurang***, Menurut laporan FAO pada tahun 2007, Indonesia memiliki ekosistem mangrove terbesar di dunia. Dengan 48 spesies mangrove yang ada, Indonesia menjadi pusat dari keanekaragaman hayati mangrove dunia. Akan tetapi sejak tahun 1982 hingga tahun 2000 Indonesia telah kehilangan lebih dari setengah hutan mangrove nya, dari 4,2 juta hektar menjadi hanya 2 juta hektar.
5. ***Peningkatan sedimentasi***, Kegiatan ekstraksi sumberdaya tak terbarukan membawa dampak buruk bagi ekosistem laut. Aktivitas pertambangan meningkatkan sedimentasi dan menurunkan tingkat penetrasi cahaya yang diperlukan oleh mahluk laut. Tingginya tingkat sedimentasi dapat menyebabkan matinya komunitas karang.
6. ***Krisis Ikan***, Indonesia merupakan produsen perikanan terbesar ketiga di dunia, setelah Tiongkok dan Peru. Akan tetapi saat produksi perikanan Indonesia meningkat, kita mengalami ancaman akibat krisis ganda dari memburuknya ekosistem kelautan, Gejala tersebut mulai dapat dirasakan untuk beberapa komoditas penting seperti pelagis besar, pelagis kecil, udang, dan ikan demersal. Selain itu kelangkaan juga dapat terlihat dari mengecilnya ukuran ikan dan

turunnya jumlah tangkapan, Kelangkaan ikan ini membawa dampak yang besar bagi nelayan kecil yang menggantungkan hidup sehari-harinya pada ikan karena mereka harus mengeluarkan bahan bakar lebih untuk mencapai lokasi penangkapan yang semakin jauh dari tepi pantai.

7. ***Penangkapan ikan ilegal (IUU Fishing)***, Perairan Indonesia kerap kali menghadapi para nelayan ilegal yang menangkap ikan dari laut Indonesia. Patroli rutin yang dilakukan Kementerian Kelautan dan Perikanan masih belum memberikan dampak yang berarti. Dari 4.326 unit kapal yang diperiksa, hanya puluhan kapal yang akhirnya masuk pengadilan.

Sebagai upaya meningkatkan kesadaran masyarakat akan ancaman bagi laut Indonesia, Greenpeace akan melaksanakan Festival Laut di Taman Krida Loka, Senayan, pada 19 September 2015 mendatang (www.rappler.com, 2015). Pada tahun 2016 Di Bali, Susi Pudjiastuti juga menyatakan akan mempercepat proses penanganan kasus pelaku perikanan ilegal kepada 9 kapal. Kapal-kapal tersebut ditangkap di Pelabuhan Benoa, Bali dan diduga kuat terlibat dalam praktik tindak pidana perikanan, Kesembilan kapal tersebut, adalah KM Fransiska milik PT BSN, KM naga Mas Perkasa 20 milik Cahyadi, KM perintis Jaya 19 milik PT PJI, KM surya Terang 07 milik PT OISP, KM Fransisca 8 milik PT BTS, KM Maya Mandiri 128 milik Es, KM TKF delapan milik PT AKFI, KM Putra Bahari -18 milik PT BSM, dan KM Bintang Kejora milik Y. Kapal-kapal tersebut ditindak langsung oleh Satgas 115 yang melakukan inspeksi pada 2 Agustus lalu. Dalam inspeksi tersebut, ditemukan dugaan kuat praktik tindak pidana perikanan, antara lain modifikasi (ganti

baju) kapal eks asing, beroperasi menggunakan dokumen kapal dalam negeri, kabur ke luar negeri tanpa proses deregistrasi dan kapal lokal yang tidak tertib dokumen. (mongabay.co.id, 2016).

Setiap tahun, Indonesia menanggung kerugian karena aktivitas pencurian ikan (IUUF) sebesar USD20 miliar. Kerugian itu sangat mempengaruhi kehidupan masyarakat pesisir yang sangat bergantung kepada sumber daya ekosistem laut, Aktivitas IUUF yang tidak bisa dihentikan, mengancam hilangnya ekosistem pesisir dan laut, termasuk hutan bakau, rumput laut, dan terumbu karang. Ketiganya masuk kelompok ekosistem laut besar Indonesia (ISLME), Kerusakan ISLME yang terletak di perairan Indonesia timur akan mengancam sumber daya perikanan nasional, yang di dalamnya ada aktivitas penangkapan ikan lintas negara. Ekosistem pesisir dan laut adalah habitat yang penting bagi keanekaragaman hayati dan produktivitas perikanan, Untuk menjaganya, Indonesia bersama FAO meningkatkan pengelolaan ISLME pada WPP-RI 712, 713, 714, dan 573, dengan melibatkan 7 Pemprov yaitu Banten, Jabar, Jateng, Jatim, NTB, NTT dan dan Kalimantan Timur.

2. **Tantangan Kemaritiman Indonesia**

Setidaknya ada lima tantangan besar bagi bangsa Indonesia setelah hukum internasional memberikan hak kedaulatan dan hak berdaulat atas kawasan maritim yang sangat luas, tiga kali luasan wilayah daratannya, yaitu :

1. Tantangan *pertama* adalah mengetahui semua isi kolom air laut, biota laut, dasar laut, kandungan dasar laut, kondisi laut, kesehatan laut, iklim laut, perilaku laut, keamanan dan keselamatan laut,

serta segala sesuatunya yang terkait dengan nilai tambah kawasan maritim Indonesia yang sangat luas itu. Oleh karena itu, Indonesia memerlukan ilmu, teknologi, kapasitas keilmuan, dan pembiayaan yang tidak sedikit serta kemungkinan kerjasama internasional untuk mewujudkannya. Ini mengingat sejumlah perairan Indonesia berbatasan dengan yurisdiksi negara lain atau yurisdiksi internasional di bawah *International Seabed Authority*.

2. Tantangan *kedua*, adalah memanfaatkan segala kekayaan laut Indonesia serta alur laut navigasi bagi kemaslahatan dan kemakmuran bangsa Indonesia. Karena posisi geostrategis Indonesia, alur laut navigasi Indonesia tidak hanya menghubungkan pulau-pulau di dalam perairan kepulauan Indonesia. Namun, alur tersebut juga menghubungkan kawasan Indonesia dengan perdagangan sub-kawasan Asia Tenggara, Pasifik Barat dan Samudera Hindia Timur. Bahkan, antar kawasan dunia, dari Afrika-Eropa-Timur, Tengah-Asia Selatan ke Asia Tenggara dan Asia Timur.
3. Tantangan *ketiga* adalah memahami ancaman terhadap laut, ancaman di laut dan ancaman dari laut. ancaman terhadap laut dapat bermula dari manusia secara langsung seperti polusi dan eksploitasi sumber daya secara tidak lestari dan tidak berkesinambungan. Sedangkan, ancaman di laut biasanya terkait dengan tindakan pelanggaran hukum seperti perompakan, perampokan di laut, penyelundupan orang, perdagangan orang, perbudakan anak buah kapal, penyelundupan senjata, obat-obatan terlarang. Lalu, ancaman dari laut secara tradisional dipahami sebagai ancaman dari negara yang datang melalui laut.
4. Tantangan *keempat*, adalah mengamankan kawasan maritim Indonesia dari berbagai

ancaman. Sehingga, bangsa Indonesia dapat memanfaatkan secara maksimal dengan prinsip kelestarian dan kesinambungan laut bagi seluruh rakyat Indonesia.

5. Tantangan *kelima*, adalah kemampuan melakukan proyeksi kepentingan Indonesia ke kawasan maritim di sekitar Indonesia, dengan kata lain, melakukan *foreign policy projection* melalui diplomasi maritim, salah satu bentuk sederhana diplomasi maritim adalah diplomasi perbatasan laut yang dirancang untuk menyelesaikan delimitasi batas maritim Indonesia dengan berbagai negara tetangga (lipi.go.id, 2016).

Indonesia terus berjuang untuk memberantas aktivitas perikanan tangkap yang ilegal (illegal, unreported, unregulated fishing/IUUF) di wilayah perairan nasional. Hingga saat ini, aktivitas terlarang itu disinyalir masih terus terjadi di seluruh Nusantara. Perlu upaya ekstra keras dan tak biasa untuk bisa menghilangkan kegiatan merugikan Bangsa dan Negara itu.

Menurut Susi, dengan adanya peraturan larangan kapal asing masuk ke Indonesia untuk mencari ikan, seharusnya perairan Indonesia bebas dari aktivitas IUUF. Tetapi, dia menduga, ada keterlibatan dari petugas penegakan hukum (gakkum) di lapangan yang menyebabkan kapal asing masuk hingga jumlahnya mencapai 70 ribuan.

Untuk kapal-kapal yang ditangkap, Susi menyebutkan, adalah kapal yang melakukan berbagai tindakan pidana di bidang perikanan, seperti menangkap atau mengangkut di Wilayah Pengelolaan Perikanan Republik Indonesia (WPP RI) tanpa surat izin usaha perikanan (SIUP). Selain itu, pelanggaran lain adalah menangkap ikan di WPP RI tanpa surat izin penangkapan ikan (SIPI), dan mengangkut ikan tanpa surat izin kapal pengangkut ikan (SIKPI).

Secara keseluruhan, kapal pelaku IUUF yang sudah ditenggelamkan sejak Oktober 2014, jumlahnya mencapai 488

unit kapal. Terdiri dari 276 kapal berkebangsaan Vietnam, 90 kapal Filipina, 50 kapal Thailand, 41 kapal Malaysia, 26 kapal Indonesia, 2 kapal Papua Nugini, 1 kapal Tiongkok, 1 kapal Belize, dan 1 kapal tanpa Negara.

B. Kebijakan Kemaritiman Sebelum Kepemimpinan Joko Widodo

Kebijakan Kemaritiman di Indonesia telah dimulai sejak awal masa kemerdekaan, dimana setiap presiden yang menjabat melakukan kebijakan sesuai orientasi kebijakan politik dalam Negeri dan Politik Luar Negeri yang mana melalui itu mengedepankan Kepentingan Nasional sebagai tujuan utama Kebijakan Kemaritiman Indonesia, adapun beberapa presiden Indonesia yang melakukan Kebijakan Kemaritiman yaitu : Presiden Soekarno, pembangunan kemaritiman mengalami perkembangan pesat. Soekarno, membentuk Dewan Maritim melalui Peraturan Presiden Nomor 19 Tahun 1960, tanggal 30 Agustus 1960, inilah keemasan kemaritiman sehingga Surabaya membuat slogan Indamardi, yaitu Industri, Dagang, Maritim dan Pendidikan.

Pada 1996, Presiden Soeharto membentuk Dewan Kelautan Indonesia melalui Keputusan Presiden No. 77 Tahun 1996 tentang Dewan Kelautan Nasional, mulai tahun ini, kemaritiman pelan tetapi pasti mengalami kemunduran, banyak perusahaan yang berhubungan dengan kapal bangkrut, termasuk Sriwijaya yang merupakan salah satu perusahaan pelayaran terbesar saat itu.

Pada era Presiden Abdurrahman Wachid, pembangunan kemaritiman yang mengalami kemunduran kembali dihidupkan dengan membentuk Dewan Maritim Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor 161 Tahun 1999, kemaritiman yang baru mulai bersemi gugur kembali pada era Presiden SBY yang membentuk Dewan Kelautan Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor 21 Tahun 2007 (www.beritasatu.com, 2014).

C. Kebijakan Kemaritiman Indonesia di masa Presiden Joko Widodo

Pada era Presiden Joko Widodo, kesadaran tentang kemaritiman mulai tumbuh lagi. Hal ini terungkap dalam gagasan Jokowi tentang poros maritim, tol laut dan angkutan laut murah dari Sabang sampai Merauke. Bahkan, Jokowi sudah membentuk Kementerian Koordinator Kemaritiman.

Presiden Joko Widodo mencanangkan konsep baru pada masyarakat internasional saat pertemuan East Asia Summit ke-9 di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2014. Orasi ini merupakan penegasan pertama Presiden RI di forum internasional. Presiden Joko Widodo menyadari fenomena transformasi besar tengah terjadi di abad ke-21. Saat itu Presiden Joko Widodo berkata: “Pusat gravitasi geoekonomi dan geopolitik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur. Sekitar empat puluh persen perdagangan dunia ada di kawasan ini. Negara-negara Asia sedang bangkit dan Indonesia berada tepat ditengah-tengah proses perubahan strategis itu, baik secara geografis, geopolitik, maupun geoekonomi.”

Menyadari arti strategis Indonesia, pada kesempatan yang sama tersebut Presiden Joko Widodo memaparkan lima pilar sebagai upaya untuk mewujudkan poros maritim dunia itu. Kelima pilar itu, yang sekaligus merupakan bentuk tawaran kerja sama Indonesia kepada dunia, adalah, Pertama, membangun kembali budaya maritim. Kedua, menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai tiang utama.

Ketiga, pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim. Keempat, mengembangkan diplomasi maritim dengan bersama-sama menghilangkan sumber konflik di laut. Dan terakhir atau kelima, membangun kekuatan pertahanan maritim.

Indonesia ialah negara kepulauan. Memiliki lautan luas dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia. Posisi geografis Indonesia berada di daerah khatulistiwa. Berada di antara dua benua, Asia dan Australia. Berada di antara dua samudera, Pasifik dan Hindia. Mudah diduga sejak zaman kuno, lokasi kepulauan Nusantara ini telah menjadi sebuah lokus persilangan alur lalu lintas laut yang menghubungkan benua timur dan barat.

Menariknya, kini berdasar analisis para pakar ditaksir sekitar 90% perdagangan global diangkut melalui laut, di mana 40% di antaranya melewati perairan Indonesia. Jelas, 40% ialah sebuah angka yang fantastis. Ini berarti, posisi Indonesia sampai kapanpun juga akan selalu menjadi tempat strategis dalam peta perdagangan dunia.



Sumber: Bappenas/PT Pelindo

Konsepsi poros maritim dunia sebagai strategi maritim Indonesia sejatinya merupakan kesinambungan dari gagasan masa lalu, dan sekaligus sebagai upaya strategis untuk memaksimalkan seluruh potensi Indonesia. Adalah bermula dari “Deklarasi Juanda” pada 13 Desember 1957. Setelah hampir 25 tahun diperjuangkan dalam forum internasional secara gigih, barulah pada 10 Desember 1982 UNCLOS (Nation Convention on the Law of the Sea) mengakui dan bahkan mengadopsi konsepsi itu sebagai The Archipelagic Nation Concept.

Lebih jauh, Deklarasi Juanda telah membuka jalan untuk berkembangnya konsep ‘Wawasan Nusantara’ di masa

Orde Baru, sebuah gagasan yang menyatukan tanah (daratan) dan air (laut) menjadi suatu kesatuan yang utuh tak terpisahkan, Sejak awal perjuangan kemerdekaan, di Indonesia konsepsi “tanah-air” ialah sebagai sinonim arti nasionalisme (motherland). Di kemudian hari, bermaksud mengenang “milestone” Deklarasi Juanda ini, Presiden Megawati Sukarnoputri melalui Keppres No. 126/th 2001 menetapkan tanggal 13 Desember ini sebagai “Hari Nusantara.”

Konsekuensinya sungguh menguntungkan bagi Indonesia. Jikalau sebelumnya luas laut tak lebih dari 1 juta km persegi, maka melalui UNCLOS 1982 kini luas laut Indonesia bertambah menjadi 5,8 juta km persegi. Terdiri dari laut teritorial dan perairan pedalaman seluas 3,1 juta km persegi dan ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) seluas 2,7 juta km persegi.

Dengan areal tersebut membuat Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas. Merujuk Pidato Kebudayaan Hilmar Farid yang berjudul “Arus Balik Kebudayaan: Sejarah Sebagai Kritik” (2014), jika seluruh sektor kelautan ini tergarap dengan baik, maka nilainya bisa mencapai Rp3.000 triliun per tahun. Lebih dari itu, sektor kelautan juga sanggup menyerap lebih dari 40 juta tenaga kerja di berbagai bidang. Mulai dari sektor energi, perikanan, pengembangan wilayah pesisir, pengembangan industri berbasis bioteknologi, transportasi laut, dan lain sebagainya.

Saat ini sebuah transformasi besar sedang terjadi di abad ke-21. Pusat gravitasi geoekonomi dan geopolitik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Momentum ini tentu sangat baik untuk menunjang cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia. Oleh karena itu, tentu tak berlebihan jika Presiden Joko Widodo bergegas menegaskan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Terlebih di masa lalu Indonesia juga pernah mencatatkan dirinya sebagai bangsa bahari dan negara maritim besar. Sebutlah Sriwijaya di abad ke-7 dan Majapahit di abad ke-14 jelas merupakan jejak sejarah dua kerajaan berbasis maritim. Bagi orang Indonesia, kedua kerajaan itu bukan saja sering dianggap sebagai kerajaan besar, melainkan juga bahkan ditempatkan sebagai cikal bakal tradisional perihal munculnya nasionalisme Indonesia modern di abad ke-20.

Indonesia juga mengenal kisah orang Mandar dan perahu cadiknya. Bernama sandeq, perahu sederhana orang Mandar ini dikenal dan terbukti sanggup menjelajahi samudra raya nan luas. Pun di Indonesia tinggal beberapa etnis yang sangat lekat dengan tradisi laut. Sebutlah Suku Bajau dan Suku Laut, misalnya, dari khazanah tradisi lautnya jelas memungkinkan bangsa Indonesia belajar dari pandangan-dunia mereka untuk menemukan kembali landasan untuk membayangkan bentuk negeri maritim di masa depan.

1. Pengelolaan Potensi Kemaritiman

Langkah awal penguatan ekonomi maritim dilakukan dari sisi penegakan hukum. Tujuannya, selain menjaga kedaulatan laut, juga dimaksudkan memberi nilai tambah bagi nelayan dalam peningkatan produksi dan industri perikanan. Artinya, dari lima pilar menuju poros maritim dunia yang dicanangkan di Myanmar itu, Presiden Joko Widodo, sekalipun hasilnya belum semuanya terlihat maksimal, sementara ini sengaja memprioritas realisasi pilar kedua dan pilar ketiga.

Kebijakan memberantas illegal fishing jadi pilihan utama. Serius memberantas illegal fishing, Presiden Joko Widodo mengeluarkan Perpres 115 Tahun 2015 tentang Satuan Tugas Pemberantasan Ikan Secara Ilegal (Illegal Fishing). Hasilnya, tak setengah hati. Sebagai upaya menjaga integritas wilayah dan kedaulatan negara, di sepanjang 2014-2018 pemerintah telah menenggelamkan kapal pencuri ikan sebanyak 488 unit.

Direktur Jenderal FAO (Food and Agriculture Organization), Jose Graziano da Silva, pada pencaangan dan peringatan pertama Hari Internasional IUUF (International Day for the Fight Against Illegal, Unreported and Unregulated Fishing) pada 5 Juni 2018, bahkan mengapresiasi keseriusan kebijakan pemerintah dalam pemberantasan illegal fishing ini. “Ibu Susi Pudjiastuti yang memulai dan menjadi yang pertama untuk upaya konsisten melawan segala bentuk aktivitas ilegal di laut, tidak hanya soal penangkapan ikan ilegal”.

Apresiasi untuk Indonesia juga diberikan oleh Komisioner Uni Eropa untuk Urusan Kelautan dan Perikanan, Karmenu Vella, Keseriusan pemberantasan illegal fishing tentu berbuah positif. Bukan saja angka pencurian ikan turun drastis, juga tercatat terjadi peningkatan populasi ikan lestari di kawasan perairan laut Indonesia. Lebih dari itu, yang terpenting kebijakan ini kini dari tahun ke tahun mulai menuai peningkatan PDB Perikanan dan menguntungkan nelayan.

2. pembangunan konektivitas melalui pembangunan Tol Laut

Bicara syarat utama menjadi poros maritim dunia, terlebih jika bermaksud mengambil potensi ekonomi dari kepadatan lalu lintas kapal-kapal yang melalui perairan Indonesia, tentu mensyaratkan infrastruktur kelautan harus dibangun dan dikembangkan secara modern. Infrastruktur kelautan pertama berfungsi memastikan efisiensi jalur logistik barang-barang kebutuhan pokok antarpulau-pulau melalui sebaran pelabuhan pengumpan (feeder) dan pelabuhan perintis secara merata di seluruh wilayah Indonesia.

Saat ini total jumlah pelabuhan baik komersial maupun non-komersial berjumlah 1.241 pelabuhan, di mana 1 pelabuhan melayani 14 pulau atau 14,1 pulau/pelabuhan. Keadaan infrastruktur ini masih belum ideal jika dibandingkan dengan rasio di negara kepulauan lain di Asia. Sebutlah

Jepang, misalnya, rasionya ialah 3,6 pulau/pelabuhan dan Filipina 10,1 pulau/pelabuhan.

tujuan utama lainnya ialah mengembangkan pelabuhan internasional di daerah-daerah terluar sebagai langkah untuk mengintegrasikan Indonesia dengan sistem jaringan logistik regional dan global. Dari 1.241 pelabuhan, 141 di antaranya ialah pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan internasional. Merujuk sumber RIPN (Rencana Induk Pelabuhan Nasional) yang dirilis pada akhir Desember 2016, dua pelabuhan sebagai hub internasional telah ditetapkan yakni pelabuhan Bitung dan Kuala Tanjung.

Berpijak dari cita-cita besar membangun Indonesia sebagai poros maritim dunia itulah, pemerintah mengeluarkan kebijakan menggenjot pembangunan infrastruktur. Dalam konteks infrastruktur kelautan, pemerintah menetapkan 24 pelabuhan strategis untuk merealisasikan konsep Tol Laut. 5 pelabuhan hub nasional maupun internasional dan 19 pelabuhan pengumpan (feeder). Pelabuhan yang menjadi hub Tol Laut ialah, Belawan/Kuala Tanjung, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, dan Bitung. Pelabuhan-pelabuhan tersebut direncanakan menjadi jaringan pelabuhan terpadu yang terintegrasi dengan kawasan industri.

Sejauh ini, di sepanjang 2014-2018, telah dilakukan pengembangan 5 pelabuhan nasional menuju internasional dan 19 pelabuhan pengumpan, dan yang tak kalah pentingnya ialah dibangunnya 162 pelabuhan perintis. Tujuan pelabuhan perintis ialah memperbaiki konektivitas antarpulau-pulau khususnya di Indonesia bagian timur.

Sedangkan kualifikasi pelabuhan hub internasional ialah adanya akses kelautan yang mudah (nautical access), tingkat kedalaman perairan yang memungkinkan kapal berbobot besar berlabuh, dan juga adanya sistem kendali pelayaran berbasis teknologi muthakhir (vessel traffic guidance system). Tak kecuali, keterjaminan aspek keamanan pelabuhan ialah syarat utama, kapasitas dan kinerja pelayanan jasa di

pelabuhan hub internasional harus semakin efisien dan profesional. Baik terkait lama antrian sandar (waiting time) hingga mekanisme proses bongkar muat (dwelling time). Selain tempo yang diperlukan harus semakin singkat, prosedur dan proses pengurusannya juga harus semakin mudah dan sederhana (indonesia.go.id, 2019).

Frasa Poros Maritim Dunia tidak ditemukan di dalam dokumen visi-misi yang diberi judul Meneruskan Jalan Perubahan untuk Indonesia Maju: Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong tersebut. Lalu, penggunaan kata: maritim, kelautan, nelayan, termasuk tol laut dinilai sangat minim, masing-masing hanya ditemukan satu atau tiga kali saja. Pendapat ini sah, namun tidak lengkap. Fondasi Meski belum sempurna, pemerintahan Joko Widodo telah menancapkan jangkar kemaritiman yang kokoh kurun empat tahun terakhir. Pertama, meyelamatkan kekayaan sumber daya laut, tidak terkecuali perikanan. Pasalnya, selama berpuluh-puluh tahun, kapal-kapal ikan asing seolah tak pernah jera mencuri ikan di perairan Indonesia. Sekarang, praktik merugikan nelayan Indonesia itu tidak lagi mudah dilakukan. Laporan Kementerian Kelautan dan Perikanan RI menyebutkan mulai dari November 2014 hingga Agustus 2018 sebanyak 488 kapal pencuri ikan ditenggelamkan. Saat ini, sesuai Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 50 Tahun 2017, potensi lestari ikan di laut Indonesia mencapai 12,5 juta ton. Padahal sebelumnya, berpuluh-puluh tahun potensi ikan Indonesia hanya satu digit: sekitar 5, 6, atau 7 juta ton saja. Fondasi kedua adanya Kebijakan Kelautan Indonesia.

Laut Indonesia terlalu luas untuk dikelola oleh satu-dua orang saja. Bahkan, pekerjaan rumahnya terlalu berat untuk diselesaikan oleh satu-dua rezim pemerintahan. Ruginya, selama berpuluh-puluh tahun, tak ada “peta jalan” yang memastikan agar kerja besar dan berat tersebut diselesaikan secara terencana, tuntas, dan berkesinambungan oleh tiap-tiap rezim pemerintahan. Setelah lebih 70 tahun merdeka, baru kali ini Indonesia memiliki dokumen pemandu

pembangunan kelautan melalui Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Fondasi ketiga adalah konektivitas laut.

Sebagai negara kepulauan-tropis terbesar dan khas Indonesia, konektivitas antarpulau menjadi salah satu kunci pengamalan sila ke-5 Pancasila: Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia. Pembangunan yang berpusat di Pulau Jawa selama berpuluh-puluh tahun telah menjauhkan masyarakat di pulau kecil, di pulau terdepan, dan di Timur Indonesia untuk mendapatkan layanan: transportasi antarpulau yang layak dan biaya logistik yang rendah. Sekarang, trayek kapal perintis terus bertambah: dari 84 di 2015 naik menjadi 113 trayek di 2018. Sama halnya dengan tol laut: dari sebelumnya hanya tiga trayek, sekarang sudah menjadi 18 trayek. Lalu, volume pengangkutan barang melalui laut juga berangsur meningkat. Kapasitas kargo yang di 2014 hanya 16,7 juta TEUs per tahun, telah membesar menjadi 19,7 juta TEUs per tahun di 2017. Terakhir, tersedianya skema pembiayaan non bank “Bank Mikro Nelayan” guna memacu tumbuh kembangnya usaha kelautan dan perikanan rakyat yang selama berpuluh-puluh tahun terhambat akses permodalan.

Kelanjutan Visi maritim Jokowi lima tahun ke depan hendak “memanen” hasil: peningkatan kualitas hidup rakyat dan memajukan industri maritim nasional. Secara operasional, ada tiga agenda prioritas. Pertama, memperkuat manusia Indonesia dengan kultur inovasi. Inovasi tak mesti impor teknologi dari luar, tidak juga harus berbiaya mahal. Paling penting adalah tumbuhnya kreativitas yang dapat diaplikasikan guna meningkatkan nilai tambah produk kelautan dan kualitas hidup orang Indonesia. Kedua, memperkuat perikanan budidaya. Faktanya, dari total 17,9 juta hektare potensi lahan untuk kegiatan perikanan budidaya di darat maupun laut, baru 1,3 juta hektare yang termanfaatkan. Itu pun dengan produktivitas rendah. Padahal, tiga eksportir ikan papan atas dunia adalah negara yang berhasil mengembangkan perikanan budidaya. Ambil contoh Vietnam, selain ikan patin, komoditas

udanglah yang mengantarkan Vietnam masuk tiga besar eksportir ikan di dunia. Inilah peluang yang harus diambil Indonesia. Terakhir, memastikan diplomasi maritim Indonesia semakin strategis. Utamanya, untuk terlibat menjaga perdamaian di kawasan, menyelesaikan perjanjian batas wilayah dengan para tetangga, serta memperluas dan menekan bea masuk produk-produk perikanan dan kelautan Indonesia ke negara-negara tujuan ekspor. Maka, tidaklah benar visi maritim Jokowi kandas di 2019. Justru sebaliknya, berbekal kerja empat tahun terakhir, ditambah optimisme dan sederet inovasi yang tengah tumbuh kembang di kampung-kampung nelayan, Indonesia siap melaju menjadi Poros Maritim Dunia (Damanik, 2019).

Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman merilis data rujukan kelautan nasional sebagai salah satu upaya mewujudkan visi poros maritim dunia. Data yang dirilis Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman ini telah dikerjakan sejak tahun 2015 oleh Badan Informasi Geospasial (BIG) dan Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI AL. Hal ini menjadi salah satu bentuk upaya pemerintah mengurai berbagai masalah di sektor kelautan. Selain itu, langkah ini diharapkan semakin memperkuat visi Indonesia menuju poros maritim dunia. Adapun rujukan yang dirilis tersebut terdiri dari data luas laut teritorial, luas daratan dan perairan NKRI, total wilayah perairan, panjang garis pantai, zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, landas kontinen, jumlah pulau, serta luas perairan pedalaman dan perairan kepulauan. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, Luhut Binsar Panjaitan menilai, adanya data yang akurat dan dapat dipertanggungjawabkan menjadi kekuatan penting dalam memaksimalkan potensi kelautan nasional. Pasalnya, selama ini terdapat berbagai versi data terkait laut Indonesia. Sebelumnya, ketidaktersediaan data rujukan menjadikan masalah krusial kelautan sulit teratasi. Beberapa pekerjaan rumah di sektor kelautan nasional berhasil dihimpun. Koalisi Rakyat untuk Keadilan Perikanan (KIARA) menyebutkan sebanyak 60% pulau Indonesia yang belum

dinamai rentan dicaplok oleh asing dan terdapat 37 kasus tumpahan minyak di perairan Indonesia. Pada tahun 2017, Menteri Kelautan dan Perikanan, Susi Pudjiastuti menyebutkan setidaknya terdapat 9 juta ton sampah plastik yang dibuang ke laut setiap tahunnya. Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) juga menyebutkan terdapat 34 pulau Indonesia yang dikelola asing. Lebih jauh lagi, kasus illegal fishing-pun tidak luput dari diskusi panjang penyelesaian masalah kelautan. Terbaru, KKP menyebutkan sebanyak 125 unit kapal asing pencuri ikan ditenggelamkan pada 20 Agustus 2018 lalu oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti. Totalnya, terdapat 488 kapal asing pencuri ikan yang telah ditenggelamkan hingga 2018 (Hasanah, 2018).

D. Kebijakan lima pilar poros maritim Indonesia Di Masa Presiden Joko Widodo

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia.

Untuk menuju negara Poros Maritim Dunia akan meliputi pembangunan proses maritim dari aspek infrastruktur, politik, sosial-budaya, hukum, keamanan, dan ekonomi. Penegakkan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi biodiversity, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan, merupakan program-program utama dalam upaya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia .

Dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, Presiden Joko Widodo mencanangkan lima pilar utama

dalam mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia, adapun lima pilar poros maritim tersebut adalah :

1. Pilar pertama : pembangunan kembali budaya maritim Indonesia.
2. Pilar kedua : Berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.
3. Pilar ketiga : Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.
4. Pilar keempat : Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan
5. Pilar kelima : Membangun kekuatan pertahanan maritim.

Cita-cita dan agenda pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla di atas akan menjadi fokus Indonesia di abad ke-21. Indonesia akan menjadi Poros Maritim Dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudera sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa. Dalam mengawal visi Laut Masa Depan Bangsa dan mendukung misi nawacita yang diamanatkan Presiden Joko Widodo Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) terus mendorong pertumbuhan sektor kelautan dan perikanan dengan berbagai kebijakan. Kebijakan KKP tersebut diterjemahkan ke dalam misi tiga pilar yakni kedaulatan, keberlanjutan, dan kesejahteraan, yaitu:

1. Kedaulatan, Mandiri dalam mengelola dan memanfaatkan sumber daya kelautan dan perikanan dengan memperkuat kemampuan nasional untuk melakukan penegakan hukum di laut demi mewujudkan kedaulatan secara ekonomi, yang dilakukan melalui pengawasan pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (SDKP) dan sistem perkarantinaan ikan, pengendalian mutu, keamanan hasil perikanan, dan keamanan hayati ikan.

2. Keberlanjutan, Mengadopsi konsep blue economy dalam mengelola dan melindungi sumber daya kelautan dan perikanan secara bertanggung jawab dengan prinsip ramah lingkungan sebagai upaya peningkatan produktivitas, yang dilakukan melalui pengelolaan ruang laut; pengelolaan keanekaragaman hayati laut; keberlanjutan sumber daya dan usaha perikanan tangkap dan budidaya; dan penguatan daya saing produk hasil kelautan dan perikanan.

3. Kesejahteraan, Mengelola sumber daya kelautan dan perikanan adalah untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, yang dilakukan melalui pengembangan kapasitas SDM dan pemberdayaan masyarakat; dan pengembangan inovasi iptek kelautan dan perikanan. Dalam rangka memperkuat jatidiri sebagai negara maritim telah dilakukan pemberantasan illegal, unreported, and unregulated (IUU) fishing serta pengembangan ekonomi maritim dan kelautan. Pemberantasan IUU fishing telah menjadi prioritas utama pemerintah dalam melindungi sumber daya kelautan dan perikanan. Keberhasilan penanganan pencegahan dan pemberantasan illegal fishing dikarenakan telah berjalannya pelaksanaan pengawasan terhadap pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kelautan dangdut perikanan.

Indonesia memiliki bentang alam yang luas dan sumber daya alam yang luar biasa, dari berbagai sektor seperti pertanian, pangan, energi, dan kemaritiman yang bisa dimanfaatkan. Sektor Kemaritiman pengelolaan dan pemanfaatannya harus dilaksanakan secara bertanggung jawab, guna menjaga kedaulatan, keberlanjutan dan kesejahteraan NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia) (www.kominfo.go.id, 2016).