

LAPORAN AKHIR

DESEMBER 2016

M. RIZAL TAUFIKUROHMAN

**TENAGA AHLI KAJIAN DINAMIKA LINGKUNGAN STRATEGIS
DALAM PEMBANGUNAN KEMARITIMAN**

**KEMENTERIAN KOORDINATOR
BIDANG PEREKONOMIAN
2016**

BAB I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan kemaritiman tidak dapat dilepaskan dari perkembangan lingkungan strategis yang mencakup lingkungan perekonomian penunjangnya baik dalam skala regional, nasional, bahkan di tingkat global. Fokus pemerintahan saat ini yang ingin membangun sektor kemaritiman membutuhkan analisa dinamika lingkungan strategis yang memadai. Hal ini penting karena jika pembangunan kemaritiman tidak dipetakan secara baik berdasarkan posisinya di lingkungan yang dihadapi maka pembangunan tersebut akan semu dan salah arah.

Meskipun Indonesia memiliki potensi yang besar untuk menjadi poros maritim dunia, namun seperti halnya potensi tersebut sampai saat ini belum dikembangkan secara optimal. Hal itu dapat dikatakan karena pembangunan kemaritiman belum dilakukan secara terintegrasi dengan lingkungan-lingkungannya yang strategis. Oleh karena itu, pembangunan kemaritiman yang terintegrasi perlu dilakukan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan mendorong peningkatan potensi maritim yang ada seperti transportasi laut (*sea transportation*), industri galangan kapal dan perawatannya (*ship building and maintenance*), pembangunan dan pengoperasian pelabuhan (*port construction and operation*).

Secara teoritis lingkungan strategis terbagi mejadi 4 bagian yang saling terintegrasi yaitu ketahanan nasional (menyangkut visi, misi, program utama dan sebagainya), aspek lingkungan domestik atau dalam negeri, lingkungan luar negeri, dan lingkungan militer/ pertahanan negara. Jika dikaitkan dengan pengembangan kemaritiman saat ini pembangunan sektor maritim sudah menjadi agenda pada bagian pertama (ketahanan nasional) namun belum mendapatkan perhatian bagi 3 bagian lainnya. Seperti yang dijelaskan sebelumnya pembangunan kemaritiman perlu menyusun lingkungan strategis yang terintegrasi antar bagiannya. Terutama, perlu juga memperhatikan dinamika yang terjadi dalam bagian lingkungan domestik dan luar negeri.

1.2 Maksud dan Tujuan

Maksud dari pelaksanaan pekerjaan penyusunan Kajian Dinamika Lingkungan Strategis dalam Pembangunan Kemaritiman adalah diharapkan roadmap ini dapat dijadikan sebagai rujukan dan peta jalan bagi pemerintah pusat (instansi terkait, Provinsi dan seluruh pemerintah Kota/Kabupaten di Indonesia), swasta dan masyarakat di dalam merencanakan dan mengimplementasikan program-program kemaritiman yang penuh dengan dinamika dalam pelaksanaannya. Sehingga harapan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yaitu menjadikan sektor Kelautan dan Perikanan (kemaritiman) sebagai *a leading sector* (sektor unggulan) dan *prime mover* (penggerak utama) perekonomian bangsa dapat tercapai.

Sedangkan tujuan yang ingin dicapai dari penyusunan Kajian Dinamika Lingkungan Strategis dalam Pembangunan Kemaritiman ialah:

1. Memetakan serta mendeskripsikan posisi strategis kemaritiman Indonesia.
2. Memetakan peluang dan ancaman sektor maritim di Indonesia berdasarkan dinamika lingkungan domestik dan global.
3. Melakukan analisis kebutuhan investasi (finansial) dalam pembangunan kemaritiman.
4. Merumuskan strategi kebijakan yang tepat terkait dengan peningkatan investasi dalam rangka pembangunan kemaritiman di Indonesia.

BAB II. METODOLOGI KAJIAN

2.1 Kerangka Pemikiran

2.1.1 Pengertian Perencanaan Strategis

Perencanaan atau rencana ditetapkan setelah menentukan masalah, menetapkan rencana yaitu langkah-langkah yang harus diambil untuk menyelesaikan masalah yang ditemui. Rencana dapat disusun setelah mengetahui apa masalah yang dihadapi, sementara masalah diketahui melalui riset yang telah dilakukan. Jadi dapat dikatakan juga perencanaan strategis adalah proses mengidentifikasi tujuan organisasi dan tindakan yang diperlukan untuk mencapai suatu tujuan.

Dalam laporan ini membahas tentang perencanaan strategis, dimana menurut Dominick (2000), *strategic plans involve long-range general goals that the organization wishes to achieve* (rencana strategi mencakup tujuan jangka panjang, dan bersifat umum yang ingin dicapai perusahaan). Rencana strategis sendiri disusun oleh manajemen puncak, perencanaan merupakan bagian yang sangat penting dalam suatu pekerjaan apalagi dalam pekerjaan humas. Bentuk konkret dari suatu perencanaan adalah program kerja. Program kerja harus di persiapkan secara cermat dan hati-hati agar dapat memberikan hasil yang nyata.

Lingkungan organisasi public dan nirlaba bukan hanya telah makin bergejolak dalam tahun-tahun belakangan ini tetapi juga semakin berhubungan secara lebih erat; sehingga, dimana-mana perubahan dalam system menggema tak terduga dan seringkali berbahaya. Gejolak yang semakin meningkat dan saling bertautan ini memerlukan tanggapan tiga kali lipat dari organisasi(dan komunitas) public dan nirlaba. *Pertama*, organisasi harus berfikir strategis, yang tidak pernah dilakukan sebelumnya. *Kedua*, organisasi harus menerjemahkan *inputnya* untuk strategi yang efektif guna menanggulangi lingkungannya yang telah berubah. *Ketiga*, organisasi harus mengembangkan alasan yang diperlukan untuk meletakkan landasan bagi pemakai dan pelaksana strategis.

2.1.2 Peran Perencanaan Strategis

Beberapa kecenderungan yang membuat kekacauan dan gejolak yang mengitari para pemimpin, misalnya saja perubahan demografis, perubahan nilai, privatisasi pelayanan public, batas pungutan pajak, pendaftaran pajak, pengurangan tugas federal dan devolusi tanggung jawab federal dan Negara bagian(*state*), perekonomian yang mudah berubah, dan meningkatnya kepentingan sector nirlaba.

Gejolak yang terjadi menyebabkan saling keterkaitan yang makin meningkat sangat jelas dengan mengaburnya tiga tipe perbedaan penting: antara domestic dan internasional; antar bidang kebijakan; dan antar sector pabrik, swasta, dan nirlaba (Cleveland,1985; Ring dan Perry,1985). Terjadinya perbedaan bidang kebijakan sulit dipertahankan, akan tetapi pengembangan ekonomi local menjadi jelas. Dengan mengaburnya tiga perbedaan diatas dunia yang saling keterkaitan dan saling menguntungkan telah menunggu dimana tidak satupun

organisasi atau lembaga yang benar-benar berkuasa, meskipun banyak yang terlibat (Luke, 1988; Bryson dan Einsweiler, 1988a)

Dari pendapat Olsen dan Eadie (1982), mendefinisikan bahwa *perencanaan strategis* sebagai upaya yang didisiplinkan untuk membuat keputusan dan tindakan penting yang membentuk dan memandu bagaimana menjadi organisasi (entitas lainnya), apa yang dikerjakan organisasi, dan mengapa organisasi mengerjakan hal seperti itu. Yang terbaik, perencanaan strategis mengisyaratkan pengumpulan informasi secara luas, eksplorasi alternative, dan menekankan implikasi masa depan keputusan sekarang.

Beberapa penulis (Steiner, 1979; Barry, 1986; Bryson, Freeman, dan Roering, 1986; Bryson, Van Den Ven, dan Roering, 1987) berkeyakinan bahwa perencanaan strategis dapat membantu organisasi:

- Berfikir secara strategis dan mengembangkan strategi-strategi yang efektif.
- Memperjelas arah masa depan
- Menciptakan prioritas
- Membuat keputusan sekarang dengan mengingat konsekuensi masa depan
- Mengembangkan landasan yang koheren dan kokoh bagi pembuatan keputusan
- Menggunakan kekuasaan yang maksimum dalam bidang-bidang yang berada dibawah control organisasi
- Membuat keputusan yang melintasi tingkat dan fungsi
- Memecahkan masalah utama organisasi
- Memperbaiki kinerja organisasi
- Menangani keadaan yang berybah dengan cepat secara efektif
- Membangun kinerja kelompok dan keahlian.

Meski perencanaan strategis dapat memberikan seluruh manfaat diatas, tidak ada jaminan semuanya bersedia. Karena satu hal, perencanaan strategis hanyalah kumpulan konsep, prosedur dan alat. Selanjutnya perencanaan strategis tidak selalu dapat member nasehat. Ada dua hal yang memaksa bertahan pada upaya perencanaan strategis. *Pertama*, perencanaan strategis tidak dapat menjadi langkah pertama yang terbaik bagi organisasi yang runtuh ataupun. *Kedua*, perencanaan strategis akan menjadi kegiatan yang buang-buang waktu sajajika organisasi tidak memiliki keterampilan, sumber daya, atau komitmen para pembuat keputusan guna menghasilkan rencana yang baik.

Beberapa alasan lainnya u tuk idak terlibat dalam perencanaan strategis juga dapat diajukan. *Pertama*, sering “alasan-alasan” sesungguhnya merupakan pemanfaatan yang digunakan untuk menghindari apa yang seharusnya dikerjakan. *Kedua*, banyak organisasi yang lebih suka mengandalkan intuisi para pemimpin yang sangat berbakat ketimbang kepada proses perencanaan strategis. *Ketiga*, banyaknya organisasi terutama organisasi yang kesulitan mencapai keputusan melintasi tingkat, fungsi, atau program mendapati bahwa”pencampuradukkan” merupakan satu-satunya proses yang akan bekerja. Akhirnya perencanaan strategis mungkin seharusnya tidak dilakukan jika implementasinya sangat tidak memungkinkan.

2.1.3 Competitive actions and firm evolution

Dinamika kompetisi menunjukkan adanya saling bermain dalam tindakan kompetisi yang inisiatif dan responsive diantara perusahaan-perusahaan yang berada dalam situasi bersaing (Smith et.al., 2001). Sehubungan dengan itu, unit utama dalam observasi adalah tindakan kompetisi individual, tindakan yang berlainan, konkret, dan terdeteksi yang dilakukan perusahaan untuk meningkatkan atau mempertahankan keunggulan kompetitif vis-à-vis pesaing (*Chen and Hambrick 1995; Miller and Chen, 1996a*). Konsekwensinya, tindakan inisiatif dan responsive yang dilakukan perusahaan pesaing, yang dilakukan bersama-sama, mewakili persaingan perusahaan yang spesifik. Konseptualisasi kompetisi yang populer dalam dinamika berkompetisi ini merupakan tindakan inisiatif yang langsung memberi tekanan pada para pesaing, karena itu sifatnya memprofokasi (*Chen et al., 1992*) atau mengundang 'inviting' (*Chen and Miller, 1994*) mereka untuk memberi respon.

Persaingan dikonseptualisasikan sebagai pertukaran tindakan inisiatif dan responsif yang dimediasi oleh proses pasar, mengikuti tradisi para ekonom Austria (see Jacobson, 1992) dan tradisi dari para ekonom revolusioner (Nelson and Winter, 1982). Pasar dipandang sebagai suatu proses yang memberikan sinyal kepada partisipan pasar tentang tindakan apa yang harus diambil dan dari mana memulainya (von Mises, 1949). Sehubungan dengan itu, harga pasar dan konsekwensi perhitungan ekonomi oleh partisipan pasar dipandang sebagai sinyal bagi tindakan yang menyenangkan atau tidak menyenangkan (Foss and Christensen, 2001; von Mises, 1949).

Dengan mengembangkan gagasan dari proses pasar sebagai link antara tindakan kompetitif dan hasil dari tindakan tersebut, kita tidak hanya berfokus pada pertukaran diadik langsung dari tindakan kompetitif. Melainkan, kita mengasumsikan bahwa semua perusahaan yang bersaing, pada suatu waktu tertentu, akan mendasari tindakannya pada hasil dari proses pasar yang diakibatkan dari tindakan kompetitif sebelumnya – keduanya bagi hasil perusahaannya maupun bagi pesaingnya. Dari perspektif ini, tindakan kompetisi memberikan dampak jangka panjang yang penting bagi evolusi perusahaan. Karena itu, sangatlah penting memahami bagaimana tindakan individu diatur dari waktu ke waktu.

Dalam lingkungan yang dinamis, pendekatan terhadap konsistensi tidak mampu menjelaskan keberhasilan berkompetisi. Beberapa strategi telah diajukan oleh para peneliti, perilaku berkompetisi pada tingkat perusahaan adalah relatif terhadap sifat dan kecepatan perubahan lingkungan (Eisenhardt and Brown, 1998; Johnson, 1988). Dengan membaca tulisan ini, perusahaan yang sangat adaptif harus merubah arah dan kecepatannya beraktifitas agar dapat mengikuti apa yang terjadi pada lingkungannya. Akan tetapi, tingkat fleksibilitas yang tinggi menimbulkan banyak masalah yang bisa menyebabkan perusahaan dalam posisi berisiko. Pertama, perubahan yang sering terjadi dalam perilaku berkompetisi dapat menurunkan legitimasi perusahaan dan pada akhirnya tindakan yang tidak diinginkan oleh stakeholder penting (Meyer and Rowan, 1977; Pfeffer and Salancik, 1978). Kedua, tindakan-tindakan yang tidak sesuai dengan perilaku di masa lalu dapat menyebabkan ketidakseimbangan antara kemampuan organisasi dan tindakan berkompetisi saat ini (cf. Miller and Chen, 1996a). Hal ini

dapat menyebabkan peningkatan pesat dalam biaya dan erosi dalam posisi kompetitif perusahaan (Hambrick dan D'Aveni, 1988).

Akhirnya, tanpa tindakan dengan repertoar yang luas dan kemampuan yang berasal dari sejarah perusahaan, perusahaan mungkin akan mengalami kesulitan dalam menginterpretasikan situasi bersaing pada saat ini dan menentukan tindakan kompetitif apa yang berikutnya harus dilakukan (Teece, Pisano, and Shuen, 1997). Karena itu, dalam lingkungan yang dinamis, level optimal dari konsistensi strategis diwujudkan dalam pola tindakan secara bertahap dan mengembangkan tindakan kompetisi repertoar dan dasar kemampuan, membuka jalan bagi arah strategi baru. Secara singkat, hubungan antara konsistensi strategis dan kinerja dalam lingkungan dinamis merupakan kurva lengkung secara fundamental. Sejalan dengan waktu, tingkat optimal konsistensi strategis menunjukkan keseimbangan antara konsisten penuh dengan waktu lalu dan adaptif penuh dengan perubahan lingkungan.

2.1.4 Kemaritiman Indonesia

Indonesia merupakan negara yang memiliki wilayah laut yang sangat luas, sekitar 2/3 wilayah negara ini berupa lautan. Dengan cakupan wilayah laut yang begitu luasnya, maka Indonesia pun diakui secara internasional sebagai Negara Maritim yang ditetapkan dalam UNCLOS 1982 yang memberikan kewenangan dan memperluas wilayah laut Indonesia dengan segala ketentuan yang mengikutinya. Selain itu juga terjadi perluasan hak-hak berdaulat atas kekayaan alam di ZEE serta landas kontinen serta Indonesia juga masih memiliki hak atas pengelolaan *natural reseources* di laut bebas dan di dasar samudera. Kesemuanya ini menjadikan Indonesia sebagai negara yang sangat kaya.

Deklarasi Djuanda 1957 yang menegaskan konsepsi Wawasan Nusantara memberikan kita anugerah yang luar biasa baik itu laut, darat maupun udara. Sebagai Negara Kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki wilayah laut seluas 5,8 juta km² yang terdiri dari wilayah teritorial sebesar 3,2 juta km persegi dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) 2,7 juta km². Selain itu, terdapat 17.504 pulau di Indonesia dengan garis pantai sepanjang 95.181 km.

Jauh sebelum Indonesia merdeka, semangat maritim sudah menggelora, bahkan beberapa kerajaan jaman dahulu mampu menguasai lautan dengan armada perang dan kapal dagang yang besar. Namun semangat maritim tersebut menjadi luntur tatkala Indonesia mengalami penjajahan oleh pemerintah kolonial Belanda. Pola hidup dan orientasi bangsa "diblokkan" dari orientasi maritim ke orientasi agraris (darat).

Disamping itu, secara geografis Indonesia terletak di antara dua benua, Asia dan Australia dan dua samudra, Hindia dan Pasifik yang merupakan kawasan paling dinamis dalam percaturan dunia baik secara ekonomis dan politis. Keunikan letak geografis tersebut menempatkan Indonesia memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap sektor kelautan, dan sangat logis jika ekonomi kelautan dijadikan tumpuan bagi pembangunan ekonomi nasional.

Dengan cakupan yang demikian besar dan luas, tentu saja laut Indonesia mengandung keanekaragaman sumberdaya alam laut yang sangat potensial, baik hayati dan non-hayati yang tentunya memberikan nilai yang besar pada sumberdaya alam seperti ikan, terumbu karang

dengan kekayaan biologi yang bernilai ekonomi tinggi, wisata bahari, sumber energi terbarukan maupun minyak dan gas bumi, mineral langka dan juga media transportasi antar pulau yang sangat ekonomis.

Antara pulau satu dengan pulau lainnya dipisahkan oleh laut, tapi bukanlah menjadi penghalang bagi setiap suku bangsa di Indonesia untuk saling berhubungan. Sejak zaman bahari, pelayaran dan perdagangan antar pulau telah berkembang dengan menggunakan berbagai macam tipe perahu tradisional, nenek moyang kita menjadi pelaut-pelaut handal yang menjelajahi untuk mengadakan kontak dan interaksi dengan pihak luar. Bahkan, yang lebih mengejutkan lagi, pelayaran yang dilakukan oleh orang-orang Indonesia (Nusantara) pada zaman bahari telah sampai ke Madagaskar. Pada zaman bahari telah menjadi Trade Mark bahwa Indonesia merupakan negara maritim.

Potensi sumberdaya maritim cukup besar dan tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Dari perikanan, termasuk perikanan tangkap, budidaya, dan pengolahan sebesar US\$ 47 miliar per tahun. Sedangkan dari pariwisata bahari mencapai US\$ 29 miliar per tahun. Dari energi terbarukan sebesar US\$ 80 miliar per tahun yang terdiri dari energi arus laut, pasang surut, gelombang, biofuel alga, panas laut. Sementara Biofarmasetika laut sebesar US\$ 330 miliar per tahun. Dengan melimpahnya keanekaragaman hayati laut Indonesia, dapat digunakan untuk pengembangan industri bioteknologi bahan pangan, obat-obatan, kosmetika dan bioremediasi. Sedangkan dari sektor transportasi laut ada potensi US\$ 90 miliar per tahun. Sementara minyak bumi dan gas *offshore* senilai US\$ 68 miliar. Sebanyak 70% dari produksi minyak dan gas bumi berasal dari pesisir, dengan 40 dari 60 cekungan potensial mengandung migas terdapat di lepas pantai, 14 di pesisir dan hanya 6 di daratan. Hasil *seabed mineral* mencapai US\$ 256 miliar per tahun, sektor industri dan jasa maritim mencapai US\$ 72 miliar per tahun dan garam mencapai US\$ 28 miliar per tahun (Sudirman Saad dalam Berita Satu.com)

Besarnya peluang ekonomi dari pemanfaatan potensi sumberdaya laut yang sedemikian besar ini sudah sepatutnya memberikan kontribusi yang besar pula bagi peningkatan perekonomian bangsa, bahkan sudah sepatutnya pula menjadi sektor penggerak ekonomi nasional yang dominan. Namun pada kenyataannya sektor perikanan dan kelautan nasional masih belum dimanfaatkan secara optimal, hal ini diperlihatkan dari data secara kasat mata bahwa masyarakat pesisir yang merupakan masyarakat yang paling dekat dengan sumberdaya pesisir dan laut umumnya masih tergolong pada masyarakat miskin atau dikategorikan sebagai masyarakat dengan tingkat kesejahteraan rendah.

Paradigma pembangunan kita umumnya masih memusatkan perhatiannya untuk mengalokasikan sumberdaya pembangunan yang ada kepada sektor-sektor atau wilayah-wilayah yang berpotensi besar dalam menyumbang pada pertumbuhan ekonomi, yang pada umumnya berlokasi di kawasan darat. Dimana paradigma yang terus berlangsung sampai saat ini oleh para pengambil kebijakan di tingkat pusat dan daerah lebih berorientasi ke darat daripada sektor laut. Sudah saatnya bangsa kita merubah cara pandang pembangunan dari pembangunan yang semata berbasis daratan (*Land based development*) menjadi lebih berorientasi kepada pembangunan berbasis kelautan (*Ocean based development*), mengingat negara kita adalah negara kepulauan yang sudah diakui dunia dan terakomodasi dalam UUD 1945 pasal 25A.

Oleh sebab itu, orientasi pembangunan yang lebih memperhatikan wilayah daratan perlu diubah mengingat laut merupakan sumber penghidupan di masa depan. Paradigma pembangunan di sektor kelautan yang menyimpan kekayaan alam yang luar biasa menjadi pekerjaan rumah bagi pemerintah untuk mengembalikan kejayaan bangsa ini sebagai negara maritim.

Kelautan vs Maritim

Apakah sebagai negara kepulauan maka (sekarang) Indonesia otomatis menjadi negara maritim? Apakah kalau kita bicara ikan di laut banyak dicuri oleh nelayan asing ilegal, kita bisa dianggap sebagai negara maritim yang mampu menguasai wilayah laut kita sendiri? Apakah bangsa Indonesia yang sekarang hidup di negara kepulauan ini otomatis adalah juga merupakan bangsa maritim?

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian laut adalah kumpulan air asin (dalam jumlah yang banyak dan luas) yang menggenangi dan membagi daratan atas benua atau pulau, sedangkan kelautan hanya dijelaskan sebagai “perihal yang berhubungan dengan laut”. Berhubungan di sini dapat saja diartikan sebagai dekat, menyentuh, bersinggungan. Atau, apabila kita merujuk pada Kamus Besar Bahasa Indonesia, berhubungan berarti bersangkutan (dengan); ada sangkut pautnya (dengan); bertalian (dengan); berkaitan (dengan); atau bertemu (dengan); mengadakan hubungan (dengan); atau bersambung dengan. Dari uraian pengertian ini jelas bahwa istilah kelautan lebih cenderung melihat kelautan dan laut sebagai bentuk fisiknya, sebagai *physical entity* atau *physical property*. Kelautan dalam arti luas mungkin saja dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang mempunyai kepentingan dengan laut sebagai hamparan air asin yang sangat luas yang menutupi permukaan bumi (Arsyad, R., 2012).

Maritim, dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai berkenaan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Dalam bahasa Inggris, kata yang digunakan untuk menunjukkan sifat atau kualitas yang menyatakan penguasaan terhadap laut adalah *seapower*. Istilah maritim juga mengandung ambiguitas. Apakah maritim yang dimaksud adalah maritim dalam pengertian sempit yaitu hanya berhubungan dengan angkatan laut atau angkatan laut dalam hubungan dengan kekuatan darat dan udara, atau bahkan dalam arti yang seluas-luasnya, yaitu angkatan laut dan semua kegiatan yang berhubungan dengan penggunaan komersial nonmiliter terhadap laut.

Dilihat dari arti kata secara luas, kata kelautan mungkin lebih cenderung mengartikan laut sebagai wadah, yaitu sebagai hamparan air asin yang sangat luas yang menutupi permukaan bumi, hanya melihat fisik laut dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Dengan demikian, istilah maritim sesungguhnya lebih komprehensif, yaitu tidak hanya melihat laut secara fisik, wadah dan isi, tetapi juga melihat laut dalam konteks geopolitik, terutama posisi Indonesia dalam persilangan antara dua benua dan dua samudra serta merupakan wilayah laut yang sangat penting bagi perdagangan dunia. Pengertian ini sesuai pula dengan Kamus Besar Bahasa Indonesia yang mengartikan maritim sebagai berkenaan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut (Arsyad, R., 2012).

Kalau pada masa lalu kita memandang laut hanya dalam pengertian terbatas yaitu laut sebagai fisik dan segala isinya, tentu sebagai konsekuensinya kita hanya memanfaatkan laut dari sisi sumberdayanya seperti ikan, terumbu karang, dan sumber mineral serta kekayaan laut lainnya. Itulah yang terjadi saat ini. Mari kita mulai berpikir lebih strategis dengan memandang laut dari sisi wadah, isi dan posisi geografi, dan menerapkan geopolitik yang.

Sejarah Negara Maritim

Jauh sebelum masa kemerdekaan, Indonesia ternyata sudah dikenal dunia sebagai Bangsa yang memiliki peradaban maritim maju. Bahkan, bangsa ini pernah mengalami masa keemasan pada awal abad ke-9 Masehi. Sejarah mencatat bangsa Indonesia telah berlayar jauh dengan kapal bercadik. Dengan alat navigasi seadanya, mereka telah mampu berlayar ke utara, lalu ke barat memotong lautan Hindia hingga Madagaskar dan berlanjut ke timur hingga Pulau Paskah. Dengan kian ramainya arus pengangkutan komoditas perdagangan melalui laut, mendorong munculnya kerajaan-kerajaan di Nusantara yang bercorak maritim dan memiliki armada laut yang besar.

Memasuki masa kerajaan Sriwijaya, Majapahit hingga Demak, Nusantara adalah negara besar yang disegani di kawasan Asia maupun di seluruh dunia. Sebagai kerajaan maritim yang kuat di Asia Tenggara, Sriwijaya (683-1030 M) telah mendasarkan politik kerajaannya pada penguasaan alur pelayaran dan jalur perdagangan serta menguasai wilayah-wilayah strategis yang digunakan sebagai pangkalan kekuatan lautnya. Tidak hanya itu, ketangguhan maritim kita juga ditunjukkan oleh Singasari di bawah pemerintahan Kertanegara pada abad ke-13. Dengan kekuatan armada laut yang tidak ada tandingannya, pada tahun 1275 Kertanegara mengirimkan ekspedisi bahari ke Kerajaan Melayu dan Campa untuk menjalin persahabatan agar bersama-sama dapat menghambat gerak maju Kerajaan Mongol ke Asia Tenggara. Tahun 1284, ia menaklukkan Bali dalam ekspedisi laut ke timur.

Puncak kejayaan maritim nusantara terjadi pada masa Kerajaan Majapahit (1293-1478). Di bawah Raden Wijaya, Hayam Wuruk dan Patih Gajah Mada, Majapahit berhasil menguasai dan mempersatukan nusantara. Pengaruhnya bahkan sampai ke negara-negara asing seperti Siam, Ayuthia, Lagor, Campa (Kamboja), Anam, India, Filipina, China. Kilasan sejarah itu tentunya memberi gambaran, betapa kerajaan-kerajaan di nusantara dulu mampu menyatukan wilayah nusantara dan disegani bangsa lain, karena paradigma masyarakatnya yang mampu menciptakan visi maritim sebagai bagian utama dari kemajuan budaya, ekonomi, politik dan sosial. Tentu saja, sejarah telah mencatat dengan tinta emas bahwasanya Sriwijaya dan Majapahit pernah menjadi kiblat di bidang maritim, kebudayaan, dan agama di seluruh wilayah Asia.

Arah kebijakan dan politik luar negeri pemerintah menentukan eksistensi Indonesia sebagai Negara Maritim. Pada 1957 digagas Deklarasi Djuanda. Sejak itu Indonesia menjadi satu kesatuan. Dilanjutkan pada Konvensi Hukum Laut Internasional/UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) tahun 1982, yang menambah luas wilayah Indonesia. Deklarasi Djuanda menyatakan bahwa letak geografis Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri atas ribuan pulau besar dan kecil dengan sifat dan corak tersendiri. Deklarasi tersebut juga

menyatakan bahwa demi keutuhan teritorial dan untuk melindungi kekayaan negara yang ada di dalamnya, pulau-pulau serta laut yang ada harus dianggap sebagai satu kesatuan yang bulat dan utuh, yang ditetapkan UU No:4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia.

Perairan laut Indonesia berdasarkan Konvensi Hukum Laut Internasional di Jamaika tahun 1982 dibagi menjadi 3 bagian yaitu :

1. Batas laut teritorial yaitu 12 mil dari titik terluar sebuah pulau ke laut bebas. Berdasarkan batas tersebut, negara Indonesia memiliki kedaulatan atas air, bawah laut, dasar laut, dan udara di sekitarnya termasuk kekayaan alam di dalamnya.
2. Batas landas kontinen sebuah negara paling jauh 200 mil dari garis dasar ke laut bebas dengan kedalaman tidak lebih dari 200 meter. Landas kontinen adalah dasar laut dari arah pantai ke tengah laut dengan kedalaman tidak lebih dari 200 meter.
3. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) ditarik dari titik terluar pantai sebuah pulau sejauh 200 mil. Dengan bertambahnya luas perairan Indonesia, maka kekayaan alam yang terkandung di dalamnya bertambah pula. Oleh karena itu Indonesia bertanggung jawab untuk melestarikan dan melindungi sumberdaya alam dari kerusakan.

Peta Wilayah Laut Indonesia Berdasarkan Konvensi Hukum Laut Internasional tahun 1982, perairan laut teritorial Indonesia terdiri atas tiga bagian yaitu laut teritorial, batas landas kontinen, dan zona ekonomi eksklusif (ZEE). Selain ketiga wilayah perairan laut masih ada wilayah ini berbeda di dalam dan di antara Kepulauan Indonesia. Contoh wilayah perairan ini misalnya Laut Jawa, Selat Sunda, Selat Makasar, dan Laut Banda (Atmadja, M., 1996).

Untuk kepentingan persahabatan antar negara maka dalam konvensi Hukum Laut Internasional ditetapkan adanya lintas damai melalui laut teritorial. Yang dimaksud lintas damai adalah jalur wilayah laut teritorial yang boleh digunakan oleh pihak asing sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban, dan keamanan negara yang berdaulat, yang dituangkan dalam ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia).

2.1.4 Pentingnya Membangun Sektor Kemaritiman

Semenjak diratifikasinya *United Nation Convention on the Law of The Sea* melalui Undang-undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982, Indonesia belum memiliki kebijakan yang secara spesifik mengatur laut. Padahal, dua pertiga wilayahnya berupa perairan laut dan karenanya menjadi Negara Kepulauan. Sumberdaya alam laut yang terkandung didalamnya demikian besar, mencakup sumberdaya alam yang dapat diperbarui (*renewable resources*) maupun tidak (*non renewable resources*). Selain itu juga mengandung sumber energi alternatif dan jasa kelautan. 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 (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2012).

Pemahaman Negara Maritim diawali dengan Deklarasi Djuanda yang kemudian ditindaklanjuti dengan adanya konsep Wawasan Nusantara. Isi Deklarasi "Bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk dalam daratan

Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas dan lebarnya, adalah bagian yang wajar dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian daripada perairan pedalaman atau perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan Negara Republik Indonesia. Penentuan batas laut 12 mil yang diukur dari garis- garis yang menghubungkan titik terluar pada pulau-pulau Negara Republik Indonesia akan ditentukan dengan Undang-Undang". Pada tanggal 18 Desember 1996 di Makassar dicanangkan Deklarasi Negara Maritim Indonesia, dengan tindak lanjut Konsep Pembangunan Negara Maritim Indonesia. Substansinya adalah menyebut Negara Kesatuan RI beserta perairan nusantara, laut wilayah, zona tambahan, ZEE, dan landas kontinennya sebagai Negara Maritim Indonesia.

Gagasan Negara Maritim Indonesia sebagai aktualisasi wawasan nusantara untuk memberi gerak pada pola pikir, pola sikap dan pola tindak bangsa Indonesia secara bulat dalam aktualisasi wawasan nusantara. Pengembangan konsepsi negara maritim Indonesia sejalan dengan upaya peningkatan kemampuan bangsa menjadi bangsa yang modern dan mandiri dalam teknologi kelautan dan kedirgantaraan bagi kesejahteraan bangsa dan negara. Bumi maritim Indonesia adalah bagian dari sistem planet bumi yang merupakan satu kesatuan alami antara darat dan laut di atasnya tertata secara unik, menampilkan ciri-ciri negara dengan karakteristik sendiri yang menjadi wilayah yurisdiksi Negara Republik Indonesia.

Demikian strategisnya laut, karena itu laut adalah wilayah kedaulatan penting yang diincar, diperebutkan, dan dipertahankan oleh banyak bangsa dan negara sejak dulu kala sampai saat ini. Menguasai laut, terutama selat, dari zaman dulu berarti menguasai "jalan air" sebagai jalur perdagangan yang berarti mengendalikan perekonomian dan sekaligus pertahanan dan keamanan suatu bangsa dan negara. Jadi, jangan heran, kalau kini banyak sengketa bilateral dan internasional karena teritorial laut, seperti klaim atas Ambalat dan Laut Cina Selatan. Bangsa yang jaya di masa lampau adalah bangsa yang menguasai lautan dengan teknologi pelayaran, astronomi, pembangunan kapal, dan armada perangnya.

Setelah lebih dari tiga dasawarsa membangun secara terencana, ekonomi di bidang kelautan (ekonomi kelautan) masih diposisikan sebagai sektor pinggiran (*peripheral sector*) serta tidak menjadi arus utama dalam kebijakan pembangunan nasional. Jika melihat kontribusi setiap sektor terhadap PDB nasional yang pertumbuhannya relatif lambat, maka dapat disimpulkan bahwa kondisi ekonomi kelautan masih memprihatinkan.

Dengan terbatasnya sumberdaya daratan maka pengembangan aktivitas ekonomi berbasis pesisir dan laut (kelautan) menjadi sangat penting bagi masa depan bangsa Indonesia. Pembangunan ekonomi dalam bidang kelautan belum menjadi *mainstream* pembangunan ekonomi Indonesia, walaupun demikian bidang kelautan yang terdiri dari tujuh sektor ekonomi, yakni (i) perhubungan laut, (ii) industri maritim, (iii) perikanan, (iv) wisata bahari, (v) energi dan sumberdaya mineral, (vi) bangunan kelautan serta (vii) jasa kelautan, memiliki kontribusi sebesar 22,42% terhadap produk domestik bruto (PDB) nasional pada tahun 2005. Nilai kontribusi ekonomi yang cukup signifikan tersebut diikuti dengan daya serap yang tinggi terhadap lapangan kerja seharusnya mampu mensejahterakan rakyat dan segenap komponen bangsa di tanah air. Namun karena komitmen pembangunan kelautan nasional yang masih terbatas mengakibatkan potensi yang dimiliki oleh bidang kelautan (fungsi dan

sumberdaya) masih belum dikembangkan secara optimal (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2012).

2.1.5 Mewujudkan Indonesia Menjadi Negara Maritim

Indonesia belum mampu menjadi negara maritim karena belum mampu mengelola kekayaan laut dan menjamin keamanan laut. Kekayaan laut yang melimpah belum mampu dimanfaatkan secara optimal bagi kemajuan perekonomian bangsa. Demikian halnya terkait keamanan laut, terutama yang berbatasan dengan negara tetangga. Ketidakjelasan batas wilayah laut serta terjadinya beberapa kasus terkait batas negara, membuat Indonesia harus bekerja keras dalam membangun kelautan secara utuh menuju negara maritim yang tangguh.

Perjuangan menuju negara maritim memang tidak mudah, namun jika seluruh bangsa ini memiliki kesamaan visi dan kebulatan tekad maka hal tersebut bukanlah hal yang mustahil. Deklarasi Djuanda 1957 dan UNCLOS 1982 memberikan peluang yang besar bagi bangsa Indonesia untuk diimplementasikan secara serius melalui kebijakan-kebijakan pembangunan nasional yang memprioritaskan orientasi yang berbasis maritim. Melahirkan kebijakan pembangunan melalui perundang-undangan, pembangunan kekuatan armada pertahanan, armada perdagangan, industri dan jasa maritim yang ditunjang dengan penguasaan iptek, merupakan upaya serius yang harus segera dilakukan menuju Indonesia sebagai Negara Maritim.

Selain geopolitik, laut juga memiliki peran geokonomi yang sangat strategis bagi kemajuan dan kemakmuran Indonesia. Laut kita mengandung kekayaan alam yang sangat besar dan beragam, baik berupa sumberdaya terbarukan (seperti perikanan, terumbu karang, hutan mangrove, rumput laut, dan produk-produk bioteknologi); sumberdaya tak terbarukan (seperti minyak dan gas bumi, timah, bijih besi, bauksit, dan mineral lainnya); energi kelautan (seperti pasang-surut, gelombang, angin, dan OTEC atau *Ocean Thermal Energy Conversion*); maupun jasa-jasa lingkungan kelautan seperti untuk pariwisata bahari, transportasi laut, dan sumber keragaman hayati serta plasma nutfah.

Lebih dari itu, laut juga berperan sebagai pengendali dinamika iklim global, siklus hidrologi, siklus biogeokimia, penetralisir limbah, dan sistem penunjang kehidupan (*life-supporting systems*) lainnya yang membuat sebagian besar permukaan bumi layak dan nyaman untuk dihuni umat manusia.

Sebagai Negara Kepulauan yang terbesar dengan segala keunikannya, Indonesia perlu memiliki *ocean policy* yang secara diskriptif, adalah sebagai berikut; (i) dapat mengakomodasikan berbagai keunikan yang intrinsik, (ii) dialog yang kritis antara kepentingan kesejahteraan dan keamanan, (iii) berdaya jangkauan kedepan, (iv) bertujuan untuk membangun Negara maritim yang kuat (Dewan Kelautan Indonesia, 2011).

Sampai saat ini bangsa ini terjebak pada *land based oriented*-nya, padahal Alfred Thayer Mahan (1660-1783) mengatakan "Barang siapa yang menguasai laut akan menguasai dunia. Kita hanya bisa membuat slogan-slogan yang menyebutkan Indonesia adalah "negara kepulauan", "Indonesia adalah negara bahari", "Indonesia adalah negara maritim" dan "Indonesia berjiwa

bahari serta Nenek Moyangku orang pelaut harus diingat tidak berlebihan bahwa kita orang pelaut.

Langkah-langkah yang perlu dilaksanakan dalam mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang kuat, mandiri dan berpihak pada kesejahteraan rakyat, yaitu penyusunan Undang-Undang Kelautan dan Kebijakan Kelautan Indonesia sebagai syarat untuk mewujudkan negara maritim yang sejati, selain itu juga perlu dukungan politik anggaran berbasiskan kepulauan dari pemerintah dan DPR RI, sebab kedua lembaga negara tersebut memiliki hak bujet dalam menentukan anggaran pembangunan nasional. Jangan sampai nantinya NKRI tinggal sejarah karena bercerai berai dan penyesalan biasanya akan timbul kemudian

Pesatnya perkembangan teknologi dan tuntutan penyediaan kebutuhan sumberdaya yang semakin besar mengakibatkan sektor kelautan menjadi sangat penting bagi pembangunan nasional. Oleh karena itu, perubahan orientasi pembangunan nasional Indonesia ke arah pendekatan maritim merupakan suatu hal yang sangat penting dan mendesak. Wilayah laut harus dapat dikelola secara profesional dan proporsional serta senantiasa diarahkan pada kepentingan asasi bangsa Indonesia. Beberapa fungsi laut yang harusnya menjadi pertimbangan pemerintah dalam menetapkan kebijakan-kebijakan berbasis maritim adalah; laut sebagai media pemersatu bangsa, media perhubungan, media sumberdaya, media pertahanan dan keamanan sebagai negara kepulauan serta media untuk membangun pengaruh ke seluruh dunia.

Oleh karena itu, sebagai suatu langkah yang konkrit, dibutuhkan semangat yang konsisten dan kerja nyata demi mengembalikan kejayaan maritim bangsa Indonesia. Tentunya, juga diperlukan suatu gerakan moral untuk terus mengumandangkan semangat maritim ini pada semua lapisan masyarakat Indonesia untuk kembali menyadari keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia.

Minimnya keberpihakan kepada sektor maritim (*maritime policy*) salah satunya menyebabkan masih semrawutnya penataan Selat Malaka yang sejatinya menjadi sumber devisa, hal lainnya adalah pelabuhan dalam negeri belum menjadi *international hub port*, ZEE yang masih terlantar, penamaan dan pengembangan pulau-pulau kecil, terutama di wilayah perbatasan negara tidak kunjung tuntas, serta makin maraknya praktik *illegal fishing, illegal drug trafficking, trafficking*, kejahatan trans-nasional dimana semakin meningkatnya penyelundupan di perairan Indonesia. Padahal, sejatinya posisi strategis Indonesia banyak memberikan manfaat, setidaknya dalam tiga aspek, yaitu; alur laut kepulauan bagi pelayaran internasional (*innocent passage, transit passage, dan archipelagic sea lane passage*) berdasarkan ketentuan IMO; luas laut territorial yang dilaksanakan sejak Deklarasi Djuanda 1957 sampai dengan Unclos 1982 yang mempunyai sumberdaya kelautan demikian melimpah; dan sumber devisa yang luar biasa jika dikelola dengan baik (Atmaja, M., 1996).

2.1.6 Pentingnya Laut dalam Perspektif Pembangunan Nasional

Dalam forum Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Rio+20 di Brasil akhir Juni 2012 yang membahas pembangunan berkelanjutan dengan mengedepankan keseimbangan antara upaya meningkatkan pertumbuhan global dan pembangunan berwawasan lingkungan atau dikenal

dengan pendekatan ekonomi hijau (*Green Economy*), Presiden RI, Bapak Dr. H. Bambang Susilo Yudhoyono, dalam pidatonya menyatakan “**For Indonesia, Blue Economy is Our Next Frontier**”, yang intinya tidak hanya mengajak dunia untuk bersamasama melaksanakan ekonomi hijau dalam pembangunan nasionalnya, tetapi juga mengkampanyekan ekonomi biru (*Blue Economy*), di mana laut menjadi bagian integral untuk tujuan pembangunan yang berkelanjutan tersebut (*Sustainable Development Goals*). Dengan demikian, secara eksplisit Presiden RI, Bapak Dr. H. Bambang Susilo Yudhoyono, telah mengarahkan konsep ekonomi biru sebagai *grand design* pembangunan kelautan nasional di masa depan (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2012).

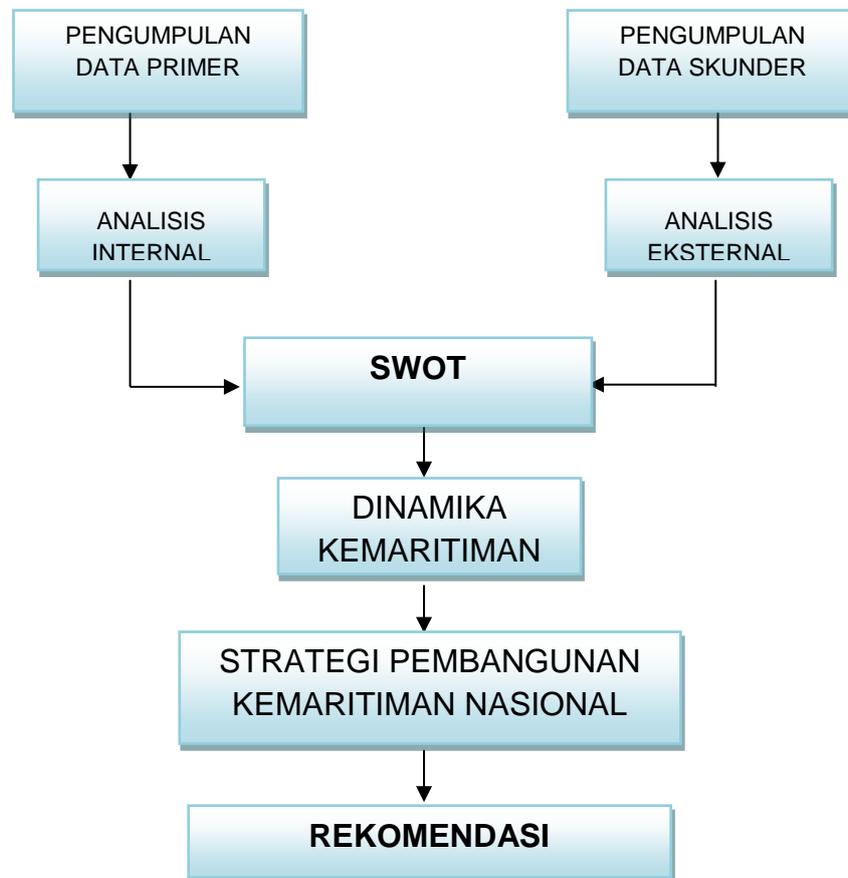
Laut sebagai anugerah Tuhan Yang Maha Esa harusnya dapat dijadikan sebagai salah satu pilar utama untuk membantu mengakselerasi terwujudnya kemakmuran dan kejayaan bangsa Indonesia. Laut bagi NKRI juga memiliki makna dan fungsi yang sangat strategis, yaitu laut sebagai: (1) wilayah kedaulatan bangsa, (2) lingkungan dan sumberdaya, (3) media kontak sosial, ekonomi, dan budaya, (4) geostrategi, geopolitik, geokultural, dan geoekonomi negara, dan (5) sumber dan media penyebar bencana alam.

Kelautan Indonesia kedepan diharapkan dapat menjadi arus utama *mainstream* (arus utama) pembangunan nasional dengan memanfaatkan ekosistem perairan laut beserta segenap sumberdaya yang terkandung di dalamnya secara berkelanjutan (*on a sustainable basis*) untuk kesatuan, kemajuan dan kesejahteraan bangsa. Keinginan tersebut dijabarkan dalam lima tujuan yang harus dicapai, yaitu: (1) Membangun jaringan sarana dan prasarana sebagai perekat semua pulau dan kepulauan Indonesia, (2) Meningkatkan dan menguatkan sumber daya manusia di bidang kelautan yang didukung oleh pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (3) Menetapkan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, aset-aset, dan hal-hal yang terkait dalam kerangka pertahanan negara, (4) Membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan, dan (5) Mengurangi dampak bencana pesisir dan pencemaran laut (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2012).

Kepastian perundang-undangan di bidang kelautan perlu disusun dan ditetapkan sebagai jaminan yang akan memberi kepastian hukum dan akan menjadi rambu-rambu dalam pengelolaan pembangunan kelautan. Dukungan legislatif terhadap eksekutif dalam menyusun rencana anggaran pembangunan yang terkait dengan bidang kelautan sangat penting untuk meningkatkan kapasitas pembangunan kelautan nasional. Oleh karena itu, sudah saatnya sekarang ini diperlukan perubahan visi pembangunan nasional dari visi daratan (kontinental) menjadi visi Indonesia sebagai negara kepulauan. Perubahan visi ini harus disertai oleh kesiapan SDM kita dalam mengelola pembangunan kelautan tersebut secara berkelanjutan. Selain itu juga agar peran ekonomi kelautan dapat terus dikembangkan untuk meningkatkan kemakmuran bangsa maka diperlukan sebuah pergeseran paradigma pembangunan yang lebih memahami jatidiri bangsa Indonesia sebagai bangsa bahari dan negara kepulauan terbesar didunia serta memadukan kekuatan ekonomi berbasis darat dan laut sebagai sebagai sinergi kekuatan ekonomi nasional (Dahuri, R., 2013).

2.1.7 Alur Pemikiran Kajian

Pemikiran dasar kajian Dinamika Strategi Pembangunan Kemaritiman ini di mulai dengan menganalisa kondisi internal dan eksternal. Hasil analisa internal menghasilkan *strength dan weaknes* sedangkan analisa eksternal akan meghasilkan *opportunity dan threats*. Hasil analisa SWOT akan mendapatkan gambaran mengenai dinamika kekinian terlait strategi pembangunan kemaritiman. Kerangka pemikiran tersebut dapat disajikan pada gambar berikut dibawah ini :



Gambar 2.1
Alur Pikir Kajian

2.2 Pendekatan Kajian

Kegiatan Dinamika Lingkungan Strategi Kebijakan Pembangunan Kemaritiman merupakan proses kontinu dalam pembangunan kemaritiman di masa mendatang dengan melakukan penyesuaian berdasarkan hasil pemantauan dan umpan balik. Dalam prinsip berkelanjutan (*kontinu*) ini, berusaha mengembangkan nilai-nilai :

- Berpijak pada aspek keberlanjutan dengan mempertimbangkan kepentingan generasi dan kontinuitas pemanfaatan sumber daya alam.

- Kesesuaian antara kegiatan pengembangan program dengan skala, kondisi dan karakteristik pembangunan kemaritiman.
 - Adanya antisipasi dan pemantauan terhadap proses perubahan dari program yang diselenggarakan dengan berorientasi memperkuat potensi SDM dan SDA kemaritiman nasional dan kemampuan masyarakatnya.
- **Pendekatan Sistem**
Kegiatan Dinamika Lingkungan Strategi Kebijakan Pembangunan Kemaritiman dipandang sebagai sistem yang saling berkaitan dan harus direncanakan dengan memanfaatkan teknik analisis lingkungan strategis pembangunan kemaritiman nasional serta sistem dalam berbangsa dan bernegara sesuai dengan peraturan yang berlaku.
 - **Pendekatan Komprehensif**
Berkaitan dengan pendekatan sistem, seluruh Kegiatan Dinamika Lingkungan Strategi Kebijakan Pembangunan Kemaritiman termasuk didalamnya elemen kelembagaan, lingkungan, dan dampak sosial ekonomi, harus direncanakan dan dianalisis secara komprehensif dengan pendekatan kuantifikasi yang logis. Pendekatan Komprehensif merupakan pendekatan perencanaan yang menyeluruh dan terpadu serta didasarkan pada potensi dan permasalahan yang ada, baik dalam wilayah perencanaan maupun dalam konstelasi penanaman nasional, regional dan sektoral. Pendekatan menyeluruh memberi arti bahwa peninjauan permasalahan bukan hanya didasarkan pada kepentingan wilayah/kawasan dalam arti sempit. Secara terpadu mengartikan bahwa dalam menyelesaikan permasalahan tidak hanya dipecahkan per wilayah atau sektor saja tetapi didasarkan kepada kerangka perencanaan terpadu secara nasional, regional dan sektoral, di mana dalam perwujudannya dapat berbentuk koordinasi dan sinkronisasi stakeholder kemaritiman nasional.
 - **Pendekatan Terintegrasi**
Berkaitan dengan pendekatan sistem dan komprehensif, Kegiatan Dinamika Lingkungan Strategi Kebijakan Pembangunan Kemaritiman harus direncanakan dan dikembangkan sebagai sebuah sistem yang terintegrasi baik untuk peningkatana penanaman modal dan daya saing maupun untuk perencanaan secara keseluruhan dan pengembangan secara total nasional, regional dan internasional sesuai dengan cita-cita pembangunan dan Nawacita.
Di samping itu, kegiatan ini harus memiliki keterkaitan dengan strategi perekonomian makro yang telah ditetapkan, baik pada tingkat Nasional maupun Internasional juga harus terintegrasi dengan perencanaan sektoral maupun sistem perwilayahan yang berkaitan. Hal tersebut dimaksudkan untuk menghindari terjadinya konflik kepentingan antar sektor maupun wilayah (keterkaitan secara horizontal).
 - **Pendekatan Pembangunan Berkelanjutan**
Kegiatan pembangunan pada dasarnya akan menimbulkan dampak terhadap iklim investasi dan penanaman modal terutama terhadap dampak positif. Dampak negatif merupakan

dampak yang tidak dikehendaki, karena itu dalam melaksanakan pembangunan kemaritiman secara berkelanjutan yang selalu diusahakan agar dampak positif dapat maksimal dan dampak negatif seminimal mungkin.

- **Pendekatan Implementasi**

Dalam Dinamika Lingkungan Strategi Kebijakan Pembangunan Kemaritiman ini diharapkan dapat diimplementasikan hasilnya. Implementasi tersebut berdasarkan pada aspek pembangunan kemaritiman level nasional. Oleh karena itu hasil kajian ini dapat diimplementasikan sesuai dengan harapan dari KAK yang ditetapkan.

2.3 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dan informasi dilakukan dengan metode *survey instansional* ke lembaga-lembaga yang legitimsi. Metode ini dilakukan berupa pengumpulan data dan informasi melalui studi literatur mengenai kebijakan baik sektoral maupun nasional serta daerah, buku-buku kajian dan literatur ilmiah lainnya, data daerah maupun nasional (seperti: realisasi penanaman modal, produk domestik regional bruto, rencana strategis, dan rencana pembangunan jangka menengah) serta sumber-sumber lain seperti Rencana Strategis Deputi Kemaritiman, Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) terkait kemaritiman, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN, Bappenas, BPS dan institusi/lembaga lainnya.

Adapun metode lainnya dalam teknik pengumpulan data adalah *desk Study*. Metod ketiga, adalah metode Focus Group Discussion (FGD) dimana kegiatan ini dilakukan untuk memperoleh data yang lebih akurat yang diperoleh melalui diskusi/survey kepada beberapa tenaga ahli dan para praktisi bidang kemaritiman sehingga dapat mempertajam analisa dan hasil kajian.

2.4 Metode Analisis Data

Pada tahap ini dilakukan analisis strategis penanaman modal. Analisa ini dilakukan dengan mengolah data dan informasi yang telah terkumpul dari kegiatan di atas (mulai dari survey instansional, *desk study*, dan diskusi antar-ekspert dan praktisi). Analisa dilakukan oleh untuk memperoleh keluaran/*output* sebagai berikut:

1. Memetakan serta mendeskripsikan posisi strategis kemaritiman Indonesia.
2. Melakukan analisis terhadap kontribusi subsektor perikanan tangkap terhadap growth, pendapatan nelayan, dan penyerapan tenaga kerja.
3. Memetakan peluang dan ancaman sektor maritim di Indonesia berdasarkan dinamika lingkungan domestik dan global.
4. Melakukan analisis kebutuhan investasi (finansial) dalam pembangunan kemaritiman.
5. Merumuskan strategi kebijakan yang tepat dalam rangka pembangunan kemaritiman di Indonesia

Untuk memperoleh analisis di atas dengan menggunakan metode analisis dalam pengolahan data, dengan menggunakan:

a. Analisis deskriptif

Dalam kegiatan ini diartikan sebagai analisis untuk mengidentifikasi dan menjelaskan **untuk memetakan serta mendeskripsikan posisi strategis kemaritiman Indonesia**. Selain itu, posisi strategis dalam pembangunan kemaritiman Indonesia. Hasil analisis ini bertujuan untuk mendukung dalam menganalisis dampak kegiatan kemaritiman terhadap perekonomian Indonesia.

b. Analisis Ekonometrika

Suatu metode analisis untuk mengetahui seberapa besar kontribusi sektor tertentu terhadap perekonomian. Secara spesifik, analisis ini **bertujuan dari metode analisis ini adalah untuk menganalisis terhadap kontribusi subsektor perikanan tangkap terhadap growth, pendapatan nelayan, dan penyerapan tenaga kerja**.

c. Analisis Investasi

Metode analisis ini digunakan untuk **melakukan analisis kebutuhan investasi (finansial) dalam pembangunan kemaritiman**.

d. Analisis SWOT

Suatu metode yang mencari kekuatan dari dalam diri sendiri untuk dikembangkan, kelemahan dari dalam diri sendiri untuk diatasi, peluang yang dipengaruhi oleh lingkungan eksternal agar dapat dioptimalkan serta hambatan yang ada dari lingkungan eksternal untuk diatasi. **Tujuan dari analisis ini adalah memetakan peluang dan ancaman sektor maritim di Indonesia berdasarkan dinamika lingkungan domestik dan global. Selanjutnya, juga untuk membantu dalam merumuskan strategi kebijakan yang tepat dalam rangka pembangunan kemaritiman di Indonesia**.

Analisis SWOT merupakan salah satu metode untuk menggambarkan kondisi dan mengevaluasi suatu permasalahan yang strategis berdasarkan faktor internal (dalam) dan faktor eksternal (luar) yaitu *Strengths*, *Weakness*, *Opportunities* dan *Threats*. Metode ini paling sering digunakan dalam metode evaluasi bisnis untuk mencari strategi yang akan dilakukan. Analisis SWOT hanya menggambarkan situasi yang terjadi bukan sebagai pemecah masalah. Analisis SWOT adalah instrument perencanaan strategis yang klasik. Dengan menggunakan kerangka kerja kekuatan dan kelemahan dan kesempatan eksternal dan ancaman, instrument ini memberikan cara sederhana untuk memperkirakan cara terbaik untuk melaksanakan sebuah strategi. Instrumen ini menolong para perencana apa yang bisa dicapai, dan hal-hal apa saja yang perlu diperhatikan oleh mereka.

Analisis SWOT terdiri dari empat faktor, yaitu:

1. Strengths (kekuatan)

merupakan kondisi kekuatan yang terdapat dalam organisasi, proyek atau konsep bisnis yang ada. Kekuatan yang dianalisis merupakan faktor yang terdapat dalam tubuh organisasi, proyek atau konsep bisnis itu sendiri.

2. Weakness (kelemahan)

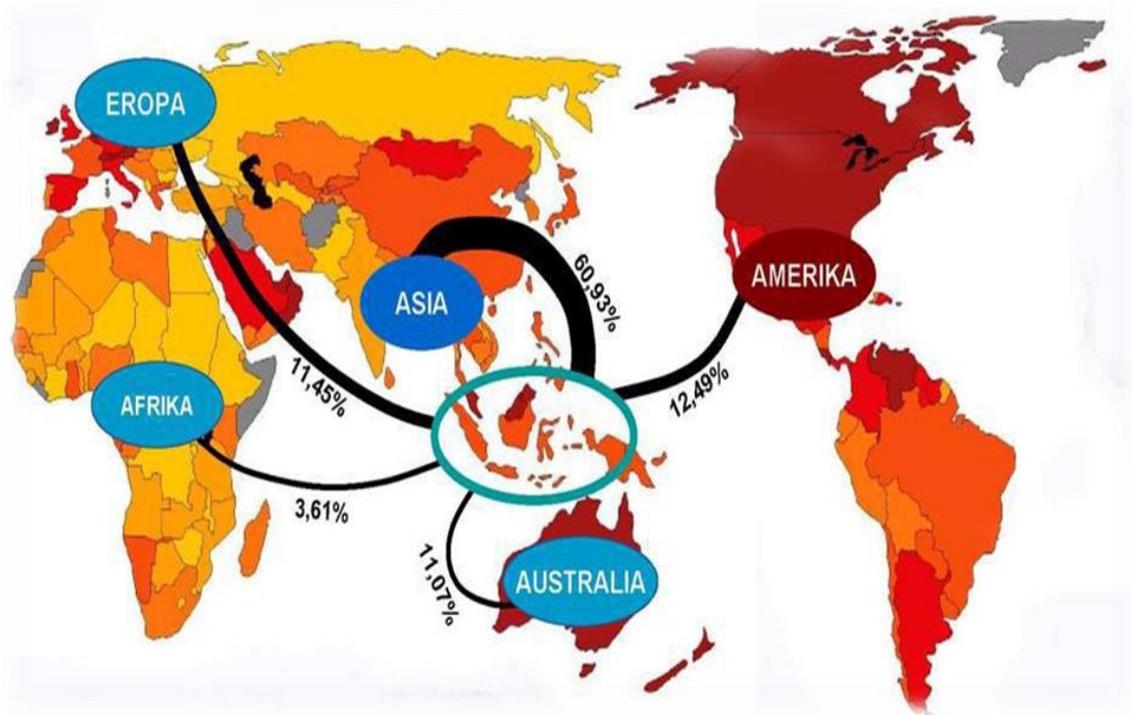
merupakan kondisi kelemahan yang terdapat dalam organisasi, proyek atau konsep bisnis yang ada. Kelemahan yang dianalisis merupakan faktor yang terdapat dalam tubuh organisasi, proyek atau konsep bisnis itu sendiri.

3. Opportunities (peluang)

merupakan kondisi peluang berkembang di masa datang yang terjadi. Kondisi yang terjadi merupakan peluang dari luar organisasi, proyek atau konsep bisnis itu sendiri. misalnya kompetitor, kebijakan pemerintah, kondisi lingkungan sekitar.

4. Threats (ancaman)

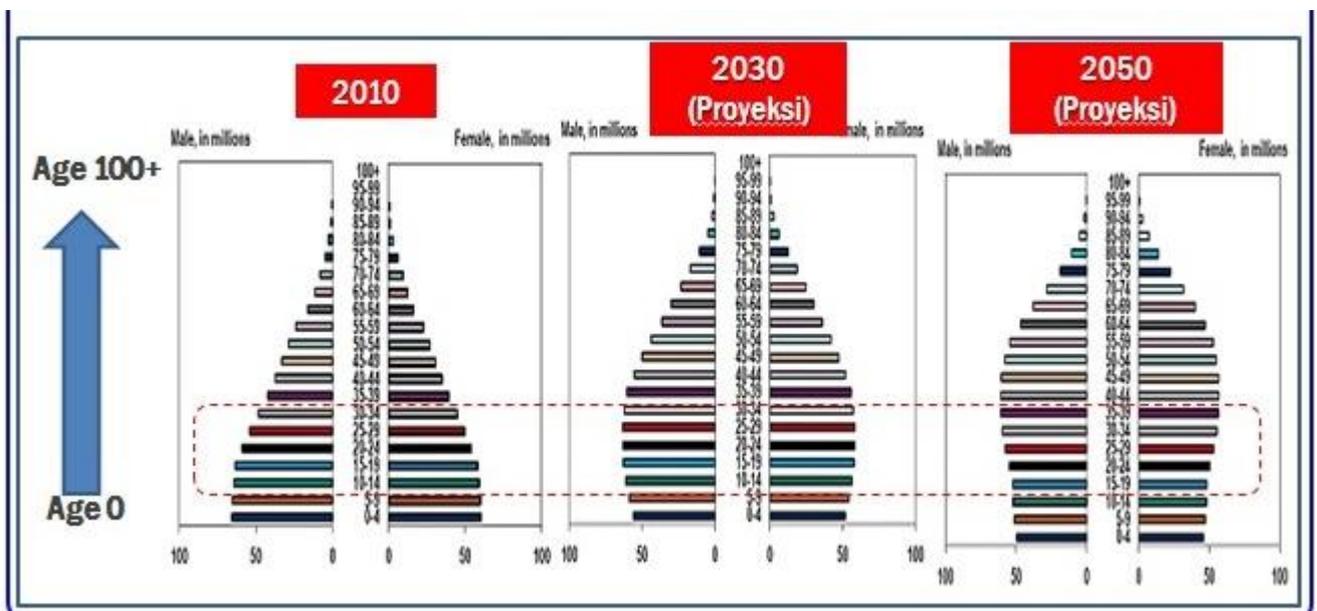
merupakan kondisi yang mengancam dari luar. Ancaman ini dapat mengganggu organisasi, proyek atau konsep bisnis itu sendiri. Setelah itu dibuat pemetaan **analisis SWOT** maka dibuatlah tabel matriks dan ditentukan sebagai tabel informasi SWOT. Kemudian dilakukan perbandingan antara faktor internal yang meliputi Strength dan Weakness dengan faktor luar Opportunity dan threat. Setelah itu kita bisa melakukan strategi alternatif untuk dilaksanakan. Strategi yang dipilih merupakan strategi yang paling menguntungkan dengan resiko dan ancaman yang paling kecil. Selain pemilihan alternatif analisis SWOT juga bisa digunakan untuk melakukan perbaikan dan improvisasi. dengan mengetahui kelebihan (Strength dan opportunity) dan kelemahan kita (weakness dan threat), maka kita melakukan strategi untuk melakukan perbaikan diri. Mungkin salah satu strateginya dengan meningkatkan *Strength* dan *opportunity* atau melakukan strategi yang lain yaitu mengurangi *weakness* dan *threat*.



Gambar II-2 Pola Aliran Perdagangan Dunia

3.2 Kondisi Demografi dan Sosial di Indonesia

Jumlah penduduk Indonesia saat ini adalah 252 juta jiwa, atau menempati urutan ke empat Negara dengan penduduk yang sangat besar. Selain itu diproyeksikan bahwa pada tahun 2020-2030 Indonesia memiliki bonus demografi, dimana jumlah usia produktif jumlahnya sangat banyak, yaitu diperkirakan sekitar 70% dari jumlah penduduk (Gambar II-3).



Gambar II-3 Proyeksi Jumlah Penduduk Indonesia

Di satu sisi ini merupakan keuntungan bagi Negara, karena sangat mudah untuk menemukan angkatan kerja, sehingga dapat mendukung industri. Namun di sisi lain Indonesia juga harus mempersiapkan segala kemungkinan negatif dengan adanya bonus demografi ini, jika tidak dapat mengatasinya. Jika Negara tidak dapat menyediakan lapangan kerja, kehidupan yang layak serta pendidikan yang baik, maka pada tahun 2020-2030 dikhawatirkan akan menjadi masa suram dengan tingginya angka kriminalitas, pengangguran besar-besaran, anak putus sekolah, dan berbagai masalah sosial lainnya.

3.3 Kondisi Ekonomi di Indonesia

Pertumbuhan ekonomi Indonesia secara makro ekonomi dapat dikatakan cukup baik, yaitu dengan prosentase pertumbuhan rata-rata 5,8% per tahun dari tahun 2000-2012. Bahkan pada tahun 2012 pertumbuhan Indonesia mencapai 6,3 % hingga menempati posisi tertinggi kedua setelah Republik Tiongkok yang memiliki pertumbuhan 8,2 %.

Pada tahun 2012 Penerimaan Domestik Bruto (PDB) Indonesia menempati urutan ke – 16 terbesar di dunia, dengan nilai PDB US\$ 1 triliun. Dan diperkirakan pada tahun 2030 akan menduduki peringkat ke-7 terbesar di dunia. Selain itu Mc. Kinsey (2012) menyatakan bahwa jumlah kelas menengah di Indonesia mencapai 45 juta orang. Dan pada tahun 2030 diperkirakan akan menjadi 135 juta orang. Namun dibalik kondisi ekonomi makro Indonesia yang dianggap cukup baik, ternyata kondisi intern dalam negeri tidak terlalu baik. Hal ini dapat terlihat dari beberapa hal sebagai berikut :

1. Angka pengangguran dan kemiskinan di Indonesia sangat tinggi. Berdasarkan data Agustus tahun 2015, jumlah pengangguran terbuka mencapai 7,56 juta orang dan jumlah setengah menganggur mencapai 34,31 juta orang. Selain itu dengan menggunakan standar World Bank mengenai penduduk miskin, yaitu yang berpenghasilan US\$ 2 per orang per hari, maka jumlah penduduk miskin di Indonesia jumlahnya mencapai 117 juta orang atau 47% dari total penduduk Indonesia.
2. Selain itu, nilai koefisien Gini di Indonesia justru semakin lama semakin membesar. Artinya kesenjangan sosial semakin besar terjadi. Hal ini terlihat dari koefisien Gini Indonesia yang pada tahun 2008 nilainya 0,35 menjadi 0,41 pada tahun 2015.
3. Indonesia memiliki daya saing yang rendah yaitu hanya menduduki peringkat ke-37 di dunia pada tahun 2015, dan peringkat ke-5 di Asia Tenggara. Posisi Indonesia ini di bawah Singapura, Malaysia, Brunei dan Thailand.
4. Indeks Pembangunan Manusia di Indonesia juga tergolong rendah. Indonesia menempati urutan IPM ke-110 di dunia pada 2014. Sedangkan di Asia Tenggara, Indonesia menempati urutan ke-6 setelah Singapura, Brunei Darussalam, Malaysia, Thailand dan Filipina.

Banyak faktor yang menyebabkan ketertinggalan Indonesia dari ironi di atas. Salah satu faktor utamanya adalah karena sejak awal para penjajah menginjakkan kakinya di tanah air kita, platform pembangunan dan kebudayaan nasional sangat berbasis daratan. Indonesia yang

sejatinya merupakan Negara maritim dengan jumlah pulau yang sangat banyak dan didukung budaya yang ada, sudah sejatinya mengembangkan budaya maritim untuk demokrasi dan kemajuan bangsa.

3.4 Isu dan Permasalahan Strategis Kemaritiman Nasional

Berikut ini terdapat beberapa isu dan permasalahan strategis terkait dengan kemaritiman, yaitu dapat diperlihatkan pada Gambar matrik berikut:

ISU	PERMASALAHAN
Ekonomi kelautan	<ul style="list-style-type: none"> Masih banyak pulau-pulau kecil yang belum terkelola dan dimanfaatkan secara optimal Peraturan tentang perijinan/investasi pulau-pulau kecil dan pesisir untuk wisata bahari belum jelas Belum adanya pengaturan tata kelola mineral dasar laut Pengaturan kabel dan pipa dasar laut Pengembangan ekonomi kelautan lainnya: biodiversity, wisata bahari, dll
Tata kelola laut	<ul style="list-style-type: none"> Tata ruang laut belum diatur dan rencana zonasi pesisir (amanat UU No 27/2007) belum selesai disusun
Batas laut dengan negara tetangga dan keamanan laut	<ul style="list-style-type: none"> Perundingan batas laut dengan beberapa negara masih belum selesai dengan 9 negara tetangga Masih maraknya praktek Illegal fishing
Konektivitas antar pulau	<ul style="list-style-type: none"> Sarana dan prasarana pelabuhan perintis yang belum memadai, terutama di wilayah timur Rute dan jumlah moda angkutan perintis yang masih terbatas
Bencana dan pencemaran laut dan pesisir	<ul style="list-style-type: none"> Aturan untuk pencemaran laut dari pelayaran internasional Kelembagaan dan mekanisme penanganan – penegakan hukumnya
SDM dan Iptek Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> Kualitas dan kuantitas SDM kelautan yang belum optimal, sebagai contoh sebagian besar ABK kapal perikanan >60 GT dari luar Kelembagaan pendidikan dan pelatihan Masih kurangnya inovasi dan sosialisasi iptek kelautan yang tepat guna. Masih belum berkembangnya wawasan kebangsaan Indonesia sebagai negara kepulauan.

a. Isu Ekonomi Kelautan

Potensi wilayah laut yang luasnya sekitar 70% dari luas wilayah Indonesia belum termanfaatkan secara optimal dimana (a) potensi perikanan belum dimanfaatkan secara optimal dari jumlah tangkap yang diperbolehkan 7,94 juta ton/tahun, dan masih adanya kapal perikanan asing secara *illegal* masuk ke perairan Indonesia; (b) potensi sumberdaya pertambangan di laut besar namun belum memiliki cukup landasan regulasi dalam pemanfaatannya, (c) potensi *biodiversity* untuk pemanfaatan keekonomian *bioprospect* dan wisata bahari) yang belum optimal, (d) potensi laut sebagai media transportasi belum juga dimanfaatkan secara optimal untuk konektivitas, (e) masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil masih miskin belum banyak tersentuh dalam pelayanan dasar dan kebutuhan dasar serta kesempatan ekonomi.

b. Tata Kelola dan Eksistensi Kemaritiman

Tata kelola dan eksistensi kemaritiman terkait dengan berbagai permasalahan dalam (a) penyelesaian batas wilayah laut dengan 9 negara tetangga, (b) dari 17.504 pulau di

Indonesia, baru terdaftar ke PBB sebanyak 13.466 pulau di tahun 2012. Dan sisanya harus selesai tahun 2017.

3.5. Beberapa Aspek yang Dinamis Terkait dengan Kemaritiman Nasional

Terkait dengan isu strategis kemaritiman nasional, seperti halnya diketahui bahwa Indonesia berada di wilayah ring of fire, dan tiga patahan benua, yaitu Eurasia, Australia dan Pasifik Barat, maka ancaman bencana alam patut dihindari dan diantisipasi. Tidak hanya itu pelanggaran keamanan maritim, perlu bekerjasama dengan pihak-pihak lain dengan berpegangan pada beberapa hal, yaitu wadah yang tepat, saling menguntungkan, dan ada kesungguhan. Kesannya memang sederhana sekali, akan tetapi justru di sana ada titik terangnya.

a. Aspek Sosial dan Budaya

Dari aspek kehidupan sosial dan budaya, sejarah menunjukkan bahwa bangsa Indonesia pada masa lalu memiliki pengaruh besar di wilayah Asia Tenggara. Terutama melalui kekuatan maritim di bawah Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit. Tak heran, wilayah laut Indonesia dengan luas dua pertiga nusantara diwarnai banyak pergumulan kehidupan di laut. Dalam catatan sejarah terekam bukti-bukti bahwa nenek moyang bangsa Indonesia menguasai lautan besar. Bahkan, mampu mengarungi samudera luas hingga ke pesisir Madagaskar, Afrika Selatan.

Penguasaan lautan baik di masa kejayaan Kerajaan Sriwijaya, Majapahit maupun kerajaan-kerajaan Bugis-Makassar, lebih merupakan penguasaan de facto daripada penguasaan atas suatu konsepsi kewilayahan dan hukum. Namun, sejarah telah menunjukkan bangsa Indonesia mencintai laut, dan menjadi bagian masyarakat bahari. Tetapi pada masa penjajahan kolonial, bangsa Indonesia digiring hidup di daratan. Hal ini mengakibatkan menurunnya jiwa bahari. Padahal, nenek moyang masyarakat Indonesia telah memahami dan menghayati arti dan kegunaan laut sebagai sarana yang menjamin kepentingan bangsa, seperti perdagangan dan komunikasi.

Pada sekitar abad ke-14 dan permulaan abad ke-15 terdapat lima jaringan perdagangan (commercial zones). Pertama, jaringan perdagangan Teluk Bengal, yang meliputi pesisir Koromandel di India Selatan, Sri Lanka, Burma (Myanmar), serta pesisir utara dan barat Sumatera. Kedua, jaringan perdagangan Selat Malaka. Ketiga, jaringan perdagangan yang meliputi pesisir timur Semenanjung Malaka, Thailand, dan Vietnam Selatan. Jaringan ini juga dikenal sebagai jaringan perdagangan Laut China Selatan. Keempat, jaringan perdagangan Laut Sulu, yang meliputi pesisir barat Luzon, Mindoro, Cebu, Mindanao, dan pesisir utara Kalimantan (Brunei Darussalam). Kelima, jaringan Laut Jawa, yang meliputi kepulauan Nusa Tenggara, kepulauan Maluku, pesisir barat Kalimantan, Jawa, dan bagian selatan Sumatera. Jaringan perdagangan ini berada di bawah hegemoni Kerajaan Majapahit.

Selain itu, banyak bukti pra sejarah di Pulau Muna, Seram dan Arguni yang diperkirakan budaya manusia sekitar 10.000 tahun sebelum masehi. Bukti sejarah tersebut berupa gua yang dipenuhi

lukisan perahu layar. Ada pula peninggalan sejarah sebelum masehi berupa bekas kerajaan Marina yang didirikan perantau dari Nusantara di wilayah Madagaskar. Pengaruh dan kekuasaan tersebut diperoleh bangsa Indonesia karena kemampuannya membangun kapal dan armada yang mampu berlayar lebih dari 4.000 mil.

Dalam strategi besar Majapahit mempersatukan wilayah Indonesia melalui Sumpah Amukti Palapa dari Mahapatih Gajah Mada. Kerajaan Majapahit telah banyak mengilhami pengembangan dan perkembangan nilai-nilai luhur kebudayaan Bangsa Indonesia sebagai manifestasi sebuah bangsa bahari yang besar. Sayangnya, setelah mencapai kejayaan, Indonesia terus mengalami kemunduran. Terutama setelah masuknya VOC dan kekuasaan kolonial Belanda ke Indonesia. Perjanjian Giyanti pada 1755 antara Belanda dengan Raja Surakarta dan Yogyakarta mengakibatkan kedua raja tersebut harus menyerahkan perdagangan hasil wilayahnya kepada Belanda.

Sejak itu, terjadi penurunan semangat dan jiwa bahari bangsa Indonesia, dan pergeseran nilai budaya, dari budaya bahari ke budaya daratan. Namun, budaya bahari Indonesia tidak boleh hilang karena alamiah Indonesia sebagai negara kepulauan terus menginduksi, dan membentuk budaya maritim bangsa Indonesia.

Catatan penting sejarah maritim ini menunjukkan, dibandingkan negara-negara tetangga di kawasan Asia Tenggara, Indonesia memiliki keunggulan budaya bahari secara alamiah. Berkurangnya budaya bahari lebih disebabkan berkurangnya perhatian pemerintah terhadap pembangunan maritim.

Paradigma bangsa telah bergeser yang dulu sangat kental dengan semangat maritim, telah luntur akibat peran kolonial yang telah merampas dan merampok segala bentuk kehidupan yang sangat kental dengan lautan. Kolonialisme telah merubah cara hidup dan cara pandang bangsa Indonesia dari lautan ke daratan untuk memenuhi ambisi mereka untuk memperoleh rempah-rempah untuk kepentingan negara para kaum kolonial kejam tersebut. Berbagai cara dilakukan mereka untuk menghancurkan kekuatan-kekuatan maritim kerajaan di seluruh nusantara.

Kondisi tersebut berlangsung berabad-abad dan berlangsung dari generasi ke generasi. Akibatnya, saat ini bangsa Indonesia masih sangat kental dengan paradigma daratan bahkan orientasi pembangunan pun sangat kental dengan land base oriented. Tentu kondisi ini tak boleh dibiarkan terus berlangsung, diperlukan berbagai upaya dari semua lapisan masyarakat untuk segera merubah paradigma bangsa ini untuk kembali ke cara pandang yang kental dengan strategi maritim. Pemerintah pun harusnya segera memiliki kesadaran ruang bahwa kita hidup di sebuah negara yang dominan laut, sudah sepantasnya jika negara ini dibangun dengan kebijakan yang berorientasi pada *maritime base oriented*.

b. Aspek Ekonomi

Laut Indonesia ditaksir menyimpan potensi kekayaan yang dapat dieksploitasi 156 miliar dolar AS per tahun atau sekitar Rp1.456 triliun. Walau demikian, kontribusi sektor kelautan terhadap PDB nasional dinilai masih rendah. Pada 1998 sektor kelautan hanya menyumbang 20,06 persen terhadap PDB, itupun sebagian besar atau 49,78 persen disumbang subsektor pertambangan minyak dan gas bumi di laut. Ini menunjukkan bahwa kekayaan laut Indonesia yang sangat besar masih disia-siakan. Berbeda dengan negara maritim lain, seperti RRC, AS, dan Norwegia, yang sudah memanfaatkan laut sedemikian rupa hingga memberikan kontribusi di atas 30 persen terhadap PDB nasional mereka.

Sebagai suatu negara dengan kekuatan ekonomi yang terus berkembang, kelanjutan kemajuan Indonesia akan semakin bergantung pada perdagangan dan angkutan laut dan ketersediaan energi, serta pada eksploitasi sumber daya laut dan bawah laut serta membangun industri maritim yang tangguh. Karena itu, sangat jelas Indonesia memiliki kepentingan nasional yang sangat besar di laut. Sebagai hal yang mendasari kepentingan Indonesia di laut, Indonesia harus memiliki kemerdekaan atau kebebasan menggunakan laut wilayahnya untuk memperjuangkan tujuan nasionalnya, serta mempunyai strategi untuk menjaga kepentingan maritimnya dalam segala situasi.

Pertanyaannya sekarang adalah, apakah Indonesia sudah memiliki kemampuan untuk memanfaatkan lautnya bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat dan kepentingan masyarakat internasional? Rasanya masih jauh panggang dari api. Jangankan memiliki kemampuan maritim yang memadai, usaha-usaha ke arah itupun belum tampak jelas. Bahkan Indonesia belum secara tegas menyatakan kepentingan nasionalnya di laut dan belum menetapkan National Maritime Policy. Pada dasarnya ada tiga kepentingan nasional Indonesia di laut.

Dari sisi pembangunan ekonomi maritim, Indonesia juga masih menghadapi banyak kendala. Sektor perhubungan laut yang dapat menjadi multiplier effect karena perkembangannya akan diikuti pembangunan dan pengembangan industri dan jasa maritim lainnya masih dikuasai kapal niaga asing. Asas cabotage seperti yang diamanatkan UU RI No 17/2008, tentang Pelayaran masih perlu diperjuangkan agar dapat diterapkan dengan baik. Kendala yang dihadapi adalah masih kurangnya kapasitas kapal nasional, sedangkan pembangunan kapal baru dihadang tidak adanya keringanan pajak, sulitnya kredit, serta tingginya bunga kredit untuk usaha di bidang maritim mengingat usaha jenis ini memiliki tingkat resiko tinggi dan *slow yielding*.

Untuk angkutan domestik, armada nasional baru mampu mengangkut sekitar 60 persen. Peranan armada nasional dalam angkutan laut internasional baik ekspor maupun impor menunjukkan kenyataan yang lebih memprihatinkan, karena pemberlakuan prinsip Freight on Board (FoB), bukan Cost and Freight (CnF). Dari ekspor dan impor nasional, armada Indonesia hanya kebagian jatah sekitar 10 persen, mengakibatkan kerugian devisa sebesar 40 miliar dolar AS.

Memprihatinkan melihat kondisi pelabuhan nasional yang belum tertata secara konseptual tentang pelabuhan utama ekspor-impor dan pengumpan. Selain itu, keamanan dan efisiensi pelabuhan Indonesia masih diragukan, terutama bila dihadapkan pada pemenuhan persyaratan International Ship and Port Safety (ISPS) Code.

Sisi lain dari laut yang memberikan peluang kesejahteraan dan kemakmuran, sekaligus buah pertikaian pada masa depan adalah sumber daya laut dan bawah laut. Indonesia memiliki Zona Ekonomi Eksklusif yang terbentang seluas 2,7 juta km persegi dan keberhasilan untuk mengeksploitasi wilayah ini dapat membantu mengangkat Indonesia keluar dari keterbelakangan ekonomi. Namun disadari bahwa Indonesia kekurangan kemampuan teknologi untuk memanfaatkan kekayaan bawah lautnya. Hal ini disebabkan karena kurangnya survei, research dan sumber daya manusia di bidang maritim.

Indonesia bahkan masih mengalami kesulitan memanfaatkan wilayah lautnya yang kaya dengan sumber daya perikanan. Illegal, Unregulated and Unreported Fishing masih terjadi secara luas, karena Indonesia belum mampu memperkuat armada perikanan nasional dan belum mampu mengawasi serta mengendalikan lautnya secara optimal. Diperkirakan Indonesia membutuhkan sekitar 22.000 kapal ikan dengan kapasitas masing-masing di atas 100 GT. Jumlah ini terlihat besar, namun sesungguhnya merupakan estimasi minimal. Sebagai perbandingan, Thailand memiliki sekitar 30.000 kapal ikan yang resmi dan konon sekitar 20.000 yang tidak terdaftar.

Dari uraian pembangunan ekonomi maritim ini terlihat jelas bahwa kekuatan armada pelayaran niaga dan perikanan adalah ujung tombak dan tolok ukur keberhasilan pembangunan ekonomi atau industri maritim nasional. Asas cabotage yang telah secara tegas diatur untuk diterapkan adalah kebijakan fundamental untuk pembangunan ekonomi industri maritim karena multiplier effect-nya sangat luas. Intinya, untuk membangun ekonomi atau industri maritim, pemerintah harus segera menerapkan kebijakan insentif kredit dan pajak untuk pengadaan, pengoperasian dan pemeliharaan kapal sebagaimana diterapkan pemerintah dari negara-negara lain yang menjadi saingan armada pelayaran niaga. Inpres V/2005 dan UU RI No 17/2008, tentang Pelayaran telah mengatur masalah tersebut. Apabila hal ini diberikan perhatian khusus dan sungguh-sungguh pemerintah, pembangunan industri maritim akan menggeliat.

c. Aspek Pertahanan dan Keamanan

Kini, sudah saatnya bangsa Indonesia membangkitkan kembali kesadaran bahwa laut harus dipandang sebagai kesatuan wilayah, sumber kehidupan, media perhubungan utama, wahana merebut pengaruh politik dan wilayah utama penyanggah pertahanan.

Kedudukan Indonesia pada posisi silang perdagangan, memiliki empat dari sembilan *Sea Lines of Communication* dunia mengakibatkan Indonesia mempunyai kewajiban yang sangat besar menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran internasional di Selat Malaka-Singapura, serta tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Indonesia belum mempunyai kemampuan pertahanan dan

keamanan laut yang memadai. Apalagi untuk menjaga kedaulatan di seluruh wilayah laut yurisdiksinya.

Sepanjang berkaitan dengan kebijakan pertahanan nasional, pada dasarnya Indonesia adalah negara yang cinta damai dan tidak memiliki ambisi menguasai negara atau wilayah bangsa lain. Tetapi, Indonesia memiliki pulau-pulau yang jauh terutama di Laut Natuna dan Sulawesi, dan masih ada wilayah perbatasan yang belum ditetapkan serta wilayah sengketa. Karena itu, Indonesia harus tetap mewaspadaai adanya kemungkinan kontingensi. Indonesia harus memiliki kesiagaan dan kemampuan untuk dapat mengendalikan lautnya dan memproyeksikan kekuatannya melalui laut dalam rangka memelihara stabilitas dan integritas Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dalam kepentingan menjaga keselamatan, keamanan dan pertahanan Negara di laut, TNI AL sebagai tulang punggung upaya pertahanan dan keamanan di laut masih belum memiliki kemampuan yang memadai untuk melakukan penguasaan laut di bawah yurisdiksi nasional. Kasus Ambalat dan yang terakhir, penangkapan petugas Dinas Perikanan dan Kelautan Provinsi Kepulauan Riau oleh Polisi Laut Diraja Malaysia hanyalah beberapa contoh, bagaimana resiko yang harus diterima bila Indonesia tidak memiliki armada perang yang kuat dan kemampuan pengamanan laut yang handal. Dari kebutuhan sekitar 300 kapal kombatan, TNI AL hanya memiliki sekitar 130 kapal dengan komposisi dan kemampuan yang dirasa belum memadai. Kekuatan TNI AL tertinggal dari negara-negara tetangga, terutama dari sisi teknologi, karena masih mengandalkan kapal-kapal tua. Thailand saja memiliki kapal induk, sedangkan kapal kombatan Indonesia masih terbatas sampai jenis Korvet.

Pembangunan TNI AL seharusnya lebih bersifat outward looking, yaitu berdasarkan kebutuhan pengendalian laut nasional sampai ke batas wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), bukan hanya untuk mendukung pertahanan di darat. Perlu pula mempertimbangkan strategi pertahanan yang bersifat deterrent dan denial. Jika musuh bisa ditangkal dan dicegah di laut, kita tidak perlu berperang di darat. Sebagai contoh, Singapura menganut doktrin pertahanan forward defence, yang jelas bersifat offensive. Selain itu, sesuai dengan UNCLOS 1982, kewenangan penegakan hukum di laut oleh kapal pemerintah atau government ship masih lemah karena tersebar pada beberapa instansi. Maritime security arrangement Indonesia perlu ditata kembali agar lebih efisien dengan membentuk Indonesian Sea and Coast Guard, sebagai single agency dengan multi task yang memiliki kemampuan penegakan hukum di laut yang mumpuni, serta memperkuat kemampuan dan posisi TNI-AL yang memiliki fungsi diplomasi, polisional dan militer. Kepentingan mengamankan kegiatan ekonomi dan kedaulatan di laut yurisdiksi Indonesia yang sangat luas membutuhkan sistem yang profesional, efektif dan efisien. Contohnya, kewenangan menegakkan hukum di laut yang ditangani 13 instansi perlu ditinjau ulang. Untuk mencapai itu diperlukan strategi maritim yang mencakup berbagai bidang.

BAB IV. PELUANG DAN ANCAMAN MARITIM PADA LINGKUNGAN STRATEGIS

4.1 Peluang Sektor Maritim di Indonesia

Sebagai Negara dengan luas laut yang sangat besar, tentu saja Indonesia memiliki potensi kemaritiman yang sangat besar pula. Peluang sektor maritim merupakan ekonomi kelautan yang dapat dimanfaatkan untuk kepentingan pembangunan dalam negeri dan juga untuk menarik peluang investasi dari Negara lain dengan memanfaatkan posisi strategis Indonesia yang merupakan daerah yang dilalui oleh hilir mudik perdagangan dunia.

Peluang yang dapat dimanfaatkan untuk kepentingan pembangunan dalam negeri dapat dilihat dari potensi kelautan yang ada di wilayah Indonesia. Wilayah pesisir dan laut Indonesia terkandung kekayaan alam yang sangat besar dan beragam, baik berupa sumberdaya alam terbarukan (seperti perikanan, terumbu karang, hutan mangrove, rumput laut dan produk-produk bioteknologi); sumberdaya alam tak terbarukan (seperti minyak dan gas bumi, timah, bijih besi, bauksit, dan mineral lainnya); energi kelautan (seperti pasang-surut, gelombang, angin, dan **OTEC** atau ***Ocean Thermal Energy Conversion***); maupun jasa-jasa lingkungan kelautan untuk pariwisata bahari, transportasi laut, dan sumber keragaman hayati serta plasma nutfah.

Dalam hal ini yang dimaksud dengan ekonomi kelautan (**marine economy**) adalah kegiatan ekonomi yang berlangsung di wilayah pesisir dan lautan, dan kegiatan ekonomi di darat (lahan atas) yang menggunakan sumberdaya alam dan jasa-jasa lingkungan kelautan untuk menghasilkan barang dan jasa (*goods and services*) yang dibutuhkan umat manusia (Dahuri, 2003). Sementara, ekonomi maritim (**maritime economy**) hanya mencakup transportasi laut (**sea transportation**), industri galangan kapal dan perawatannya (**ship building and maintenance**), pembangunan dan pengoperasian pelabuhan (**port construction and operations**) beserta industri dan jasa terkait (Stopford, 2004). Semangat poros maritim diharapkan dapat mengembalikan kejayaan maritim Indonesia seperti pada zaman Kerajaan Tarumanegara, Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit.

Menurut Dahuri (2014) kekayaan sumberdaya alam dan jasa-jasa lingkungan kelautan di Indonesia yang merupakan peluang dan dapat dimanfaatkan untuk kemajuan dan kemakmuran bangsa, setidaknya dapat diuraikan menjadi minimal 11 sektor ekonomi kelautan, yaitu: (1) perikanan tangkap, (2) perikanan budidaya, (3) industri pengolahan hasil perikanan, (4) industri bioteknologi kelautan, (5) pertambangan dan energi, (6) pariwisata bahari, (7) hutan mangrove, (8) perhubungan laut, (9) sumberdaya wilayah pulau-pulau kecil, (10) industri dan jasa maritim, dan (11) sumberdaya alam non-konvensional. Potensi ini jika dikembangkan diharapkan dapat membangkitkan ekonomi Indonesia yang selama ini melupakan jati dirinya sebagai Negara maritim. Jika pengelolaan terhadap 11 sektor ekonomi kelautan tersebut dapat dilakukan, maka diperkirakan mampu menghasilkan US\$ 1,33 triliun/tahun atau setara dengan 7 kali lipat APBN

2013 (Rp 1.600 triliun) atau sama dengan 1,2 kali PDB nasional saat ini. Selain itu, 11 sektor kelautan tersebut mampu menyerap tenaga kerja hingga 40 juta orang atau 1/3 dari total angkatan kerja Indonesia.

Tabel III-1 Sebelas Sektor Ekonomi Kelautan

NO	SEKTOR EKONOMI	NILAI EKONOMI (MILYAR DOLAR AS/TH)
1.	Perikanan Tangkap	12
2.	Perikanan Budidaya	210
3.	Industri Pengolahan Hasil Perikanan	100
4.	Industri Bioteknologi Kelautan	180
5.	ESDM	210
6.	Parawisata Bahari	60
7.	Transportasi Laut	30
8.	Industri dan Jasa Maritim	200
9.	Coastal Forestry	8
10.	Sumber Daya Wilayah Pulau Kecil	120
11.	Sumber daya No-Konvensional	200
Total		1.330

Sumber: Rokhmin Dahuri Institute 2015

Walaupun demikian, kontribusi sektor perikanan dan kelautan terhadap PDB nasional masih sangat rendah bila dibandingkan dengan sektor lainnya. Pada tahun 1998 sektor perikanan dan kelautan hanya mampu menyumbang 20,06 persen terhadap PDB, itupun sebagian besarnya (49,78 persen) disumbangkan oleh subsektor pertambangan minyak dan gas bumi di laut. Saat ini, kontribusi total sektor-sektor ekonomi kelautan baru mencapai 22 persen terhadap PDB nasional. Sementara itu negara-negara lain yang luas wilayah laut dan potensi ekonomi kelautannya jauh lebih kecil seperti Singapura, Thailand, Jepang, Korea Selatan, China, Islandia, Denmark dan Norwegia mampu membuat sektor ekonomi kelautan berkontribusi lebih dari 30persen terhadap PDB nasional mereka saat ini. Selain itu, mayoritas masyarakat pesisir, nelayan dan pulau-pulau kecil masih miskin. Bahkan 45 persen nelayan di Indonesia masih berada di bawah garis kemiskinan (KKP, 2012).

Dengan melihat kenyataan seperti ini, sudah saatnya Bangsa Indonesia membangkitkan kembali kesadaran bahwa laut harus dipandang sebagai kesatuan wilayah, pemersatu dan penghubung

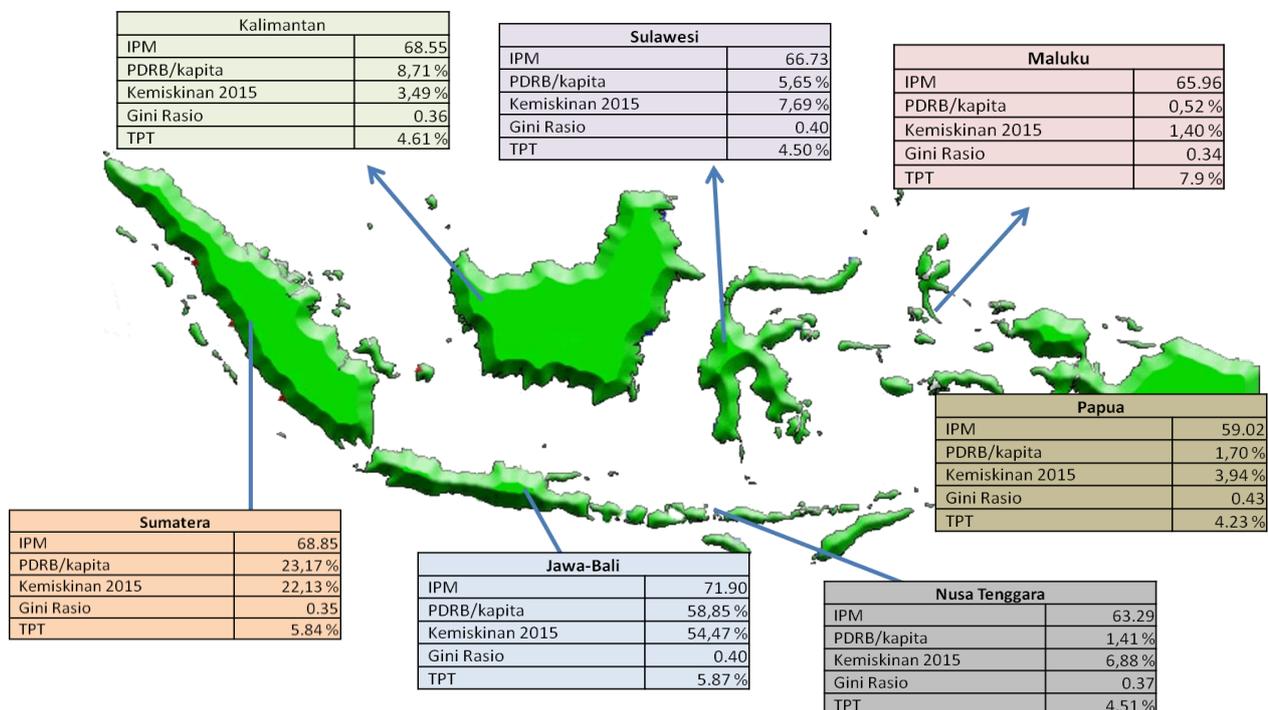
antar pulau, sumber kehidupan, sumber kekuasaan, media perhubungan utama dan laut juga merupakan jiwa dari bangsa Indonesia. Potensi kelautan dan perikanan Indonesia sangat besar dan berlimpah. Apabila potensi ini dapat digunakan dengan baik dan benar, maka akan dapat menjadi salah satu pilar ekonomi nasional yang kompetitif, sedangkan pengelolaan yang baik dan benar sangat ditentukan oleh konsepsi pembangunan maritim yang dicanangkan, mulai dari persepsi, misi, kebijakan dan strategi yang tepat dalam penerapan.

4.2 Ancaman Sektor Maritim di Indonesia

4.2.1 Permasalahan Dalam Negeri

A. Kesenjangan Antar Daerah

Hingga 71 tahun kemerdekaan Indonesia, masih banyak tugas yang harus dilakukan untuk membenahi negara yang begitu luas dan kaya ini. Permasalahan infrastruktur dan kesenjangan antar daerah juga menjadi masalah utama.



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar III-1 Kesenjangan Antar Daerah

Seperti diketahui bersama bahwa di Indonesia terjadi ketimpangan terutama di bagian Indonesia timur yang mengalami pertumbuhan sangat lambat, pembangunan infrastruktur terhambat, potret kemiskinan dan permasalahan lainnya (Gambar III-1). Sebagai Negara maritim memang

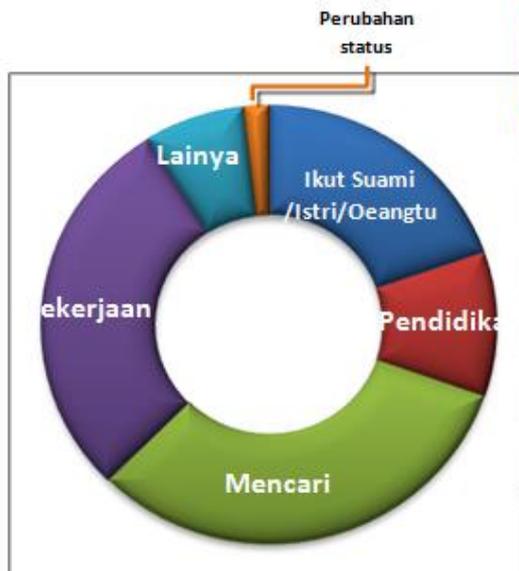
tidak mudah mensinergikan seluruh pulau-pulau terutama pulau kecil yang terpisah jauh dari pulau induk. Karenanya Indonesia sangat membutuhkan intervensi pemerintah untuk membangun dan mendukung pertumbuhan dan perkembangan di seluruh wilayah Indonesia.

Kesenjangan antar wilayah ini juga menyebabkan kekayaan alam dan potensi pembangunan lainnya yang terdapat di luar Jawa dan Bali, khususnya di wilayah timur Indonesia (Papua, Maluku, Nusa Tenggara, Sulawesi, dan Kalimantan) belum didayagunakan secara produktif, efisien, dan berkelanjutan, alias mubazir. Atau, melalui kerjasama dengan oknum penguasa dan pengusaha Indonesia yang kurang/tidak memiliki jiwa nasionalisme (*komprador*), SUMBERDAYA ALAM (Sumber Daya Alam) kita berupa minyak dan gas bumi, bahan tambang, mineral, hutan, ikan, dan lainnya diambil secara ilegal atau merugikan kita (dicuri) oleh pihak asing.

Lebih dari itu, disparitas pembangunan antar wilayah ini telah mengakibatkan pergerakan orang dan barang antar wilayah di tanah air pun menjadi sangat lambat dan kurang efisien, serta membuat biaya logistik di Indonesia menjadi yang termahal di dunia, sekitar 26% PDB. Padahal, biaya logistik di negara-negara industri maju dan *emerging economies* (seperti Malaysia, Thailand, Tiongkok, Vietnam, Turki, Afrika Selatan, Meksiko, dan Brazil) kurang dari 15 persen PDB mereka. Implikasi negatif lainnya dari disparitas pembangunan antar wilayah adalah harga-harga barang yang sangat berbeda antara di Jawa dan luar Jawa. Contohnya, harga satu liter minyak solar di Pulau Jawa sekarang rata-rata Rp 7.500, sementara di Pulau Miangas dan pulau-pulau terpencil lainnya mencapai Rp 17.000. Harga satu kantong semen di Pulau Jawa Rp 60.000, sedangkan di Papua bisa mencapai Rp 500.000.

Apabila, disparitas pembangunan antar wilayah ini tidak segera dikoreksi, maka dikhawatirkan laju urbanisasi dan *brain drain* (perpindahan orang-orang cerdas dan *capable*) dari luar Jawa, khususnya wilayah timur, ke Pulau Jawa akan semakin masif dan meningkat. Selanjutnya, produktivitas, efisiensi, dan daya saing ekonomi Indonesia pun bakal semakin menurun. Disparitas pembangunan antar wilayah yang terlalu timpang ini pun bisa menimbulkan kecemburuan bagi wilayah-wilayah (provinsi, kabupaten, dan kota) yang kemajuan ekonomi dan kesejahteraan penduduknya lebih rendah, jauh tertinggal. Jika tidak dikelola secara tepat dan benar, hal ini dapat memicu gerakan separatisme yang menggerogoti persatuan dan kesatuan bangsa.

Alasan



Tren Pendatang baru ke DKI

Tahun	Arus Mudik	Arus balik	Pendatang Baru		
			Jumlah	Penurunan/peningkatan dari tahun sebelumnya	
1	2	3	4 (3-2)	5	6
2003	2.16.284	3.021.214	204.830		
2004	2.213.812	2.404.168	190.356	-14.474	-7,07%
2005	2.136.973	2.317.740	180.767	-9.589	-5,04%
2006	2.439.992	2.564.419	124.427	-56.340	-31,17%
2007	2.614.163	2.723.780	109.617	-14.810	-11,90%
2008	2.828.508	2.916.981	88.473	-21.144	-19,29%
2009	3.064.704	3.134.258	69.554	-18.919	-21,38%
2010	3.291.492	3.350.707	59.215	-10.339	-14,84%
2011	5.116.368	5.168.243	51.875	-7.340	-12,40%
2012	6.004.344	6.052.176	47.832	-4.043	-7,79%
2013	8.442.305	8.496.962	54.757	+6.925	+14,47%

Keterangan:

Merujuk kepada survei Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta pada Juli 2013, Pendatang baru yang akan menetap di DKI Jakarta diprediksi sebanyak 33.599 orang (61,36% dari 54.757 orang). Sisanya 16.181 orang (29,55%) tidak menetap dan sebanyak 4.977 orang (9,09%) menyatakan akan menetap di luar DKI Jakarta

Sumber: Pemprov DKI/BPS Jakarta Grafis, tahun 2015

Gambar III-2 Tren Pendatang Baru di Provinsi DKI Jakarta

B. Pemerintahan

Pembangunan maritim sejak kemerdekaan Republik Indonesia 1945 hingga tahun 1957 diatur berdasarkan *Ordonnatie* dan teritorial tiga (3) mil. Namun pada tahun 1957 pemerintah Indonesia mengeluarkan maklumat dan ketentuan secara sepihak, yang dikenal dengan Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957 dan sejak itu teritorial Indonesia berubah menjadi dua belas (12) mil laut. Sejak diterbitkannya deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957 dan diperkuat dengan berbagai peraturan perundang-undangan lainnya, pemerintah Indonesia juga telah mengeluarkan Undang-Undang No.19 tahun 1961 tentang persetujuan atas tiga Konvensi Jenewa tahun 1958 mengenai Hukum Laut, dan Keputusan Presiden Republik Indonesia No.103 Tahun 1963 tentang Lingkungan Maritim.

Selain itu, Bung Karno, pada saat pembukaan Lemhanas tahun 1965, mengatakan bahwa *Geopolitical Destiny* dari Indonesia adalah maritim. Melalui suatu perjuangan panjang dan bersejarah di forum internasional, pada tahun 1982, gagasan Negara Nusantara yang dipelopori Indonesia berhasil mendapat pengakuan Internasional dalam konvensi PBB tentang hukum laut. Pada 18 Desember 1996 di Makassar, Sulawesi Selatan, BJ Habibie sebagai Menristek membacakan pidato Presiden RI yang dikenal dengan pembangunan "Benua Maritim Indonesia". Pada tahun 1998 Presiden BJ Habibie juga mendeklarasikan visi pembangunan kelautan

Indonesia dalam Deklarasi Bunaken. Inti dari deklarasi tersebut adalah laut merupakan peluang, tantangan dan harapan untuk masa depan persatuan, kesatuan dan pembangunan bangsa Indonesia. Selanjutnya, pada tahun 1999 Presiden Abdurrahman Wahid menyatakan komitmennya terhadap pembangunan kelautan dengan dibentuknya Departemen Eksplorasi Laut pada tanggal 26 Oktober 1999 dan menunjuk Sarwono Kusumaatmadja sebagai menteri pertama. Pada bulan Desember nama departemen ini berubah menjadi Departemen Eksplorasi Laut dan Perikanan, dan sejak awal tahun 2000 berubah lagi menjadi Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP) sesuai Keputusan Presiden Nomor 165 Tahun 2000 tanggal 23 November 2000 dan berubah menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) sesuai dengan Peraturan Presiden No. 47 tahun 2009.

Demi menggemakan semangat pembangunan nasional berdasarkan kelautan, Presiden KH Abdurrahman Wahid mencanangkan tanggal 13 Desember sebagai **Hari Nusantara** dan memperingatinya untuk pertama kali di Istana Negara di Jakarta pada 1999. Visi pembangunan kelautan yang telah dicanangkan oleh Gus Dur, kemudian dilanjutkan oleh Presiden Megawati Soekarnoputri, dengan menetapkan tanggal 13 Desember sebagai Hari Nusantara berdasarkan Keppres No.126 Tahun 2001 tentang Hari Nusantara, dan menjadikan hari tersebut sebagai hari resmi perayaan nasional. Salah satu kebijakan yang sangat penting yang dibuat oleh Presiden Megawati dalam bidang maritim ialah pada tahun 2001, dalam Seruan Sunda Kelapa, Presiden menyatakan penerapan asas *cabotage* sebagai suatu keharusan. Hal ini disebabkan, penerapan asas *cabotage* merupakan kebijakan fundamental bagi pembangunan industri maritim nasional. Aturan pelaksanaannya berupa Inpres tentang Pengembangan Industri Pelayaran Nasional yang akhirnya ditandatangani oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono berupa Inpres No. 5 tahun 2005. Akan tetapi, penerapan Inpres ini berjalan lambat, terutama karena dukungan Kementerian Keuangan dalam hal kebijakan keuangan dan perpajakan untuk pengadaan, pengoperasian dan pemeliharaan kapal.

Harapan pembangunan Indonesia sebagai poros maritim dunia kembali mencuat pada saat pemilihan Presiden Indonesia tahun 2014. Presiden terpilih Joko Widodo dan wakil presiden terpilih Jusuf Kalla kembali berkeinginan untuk memajukan Indonesia melalui pembangunan sektor kelautan dan perikanan dengan konsep “Poros maritim”nya. Salah satu langkah yang dilakukan oleh Presiden Joko Widodo ialah dengan membentuk Kementerian Koordinator Kemaritiman. Tugas utama Kemenko Kemaritiman ialah mensinergikan empat kementerian, yaitu Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pariwisata dan Kementerian ESDM.

Semangat poros maritim diharapkan dapat mengembalikan kejayaan maritim Indonesia seperti pada zaman Kerajaan Tarumanegara, Kerajaan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit. Hal tersebut dapat dilakukan dengan mengoptimalkan pengelolaan 11 sektor ekonomi kelautan yang mampu menghasilkan US\$ 1,2 triliun/tahun atau setara dengan 7 kali lipat APBN 2013 (Rp 1.600 triliun)

atau sama dengan 1,2 kali PDB nasional saat ini. Selain itu, 11 sektor kelautan tersebut mampu menyerap tenaga kerja hingga 40 juta orang atau 1/3 dari total angkatan kerja Indonesia.

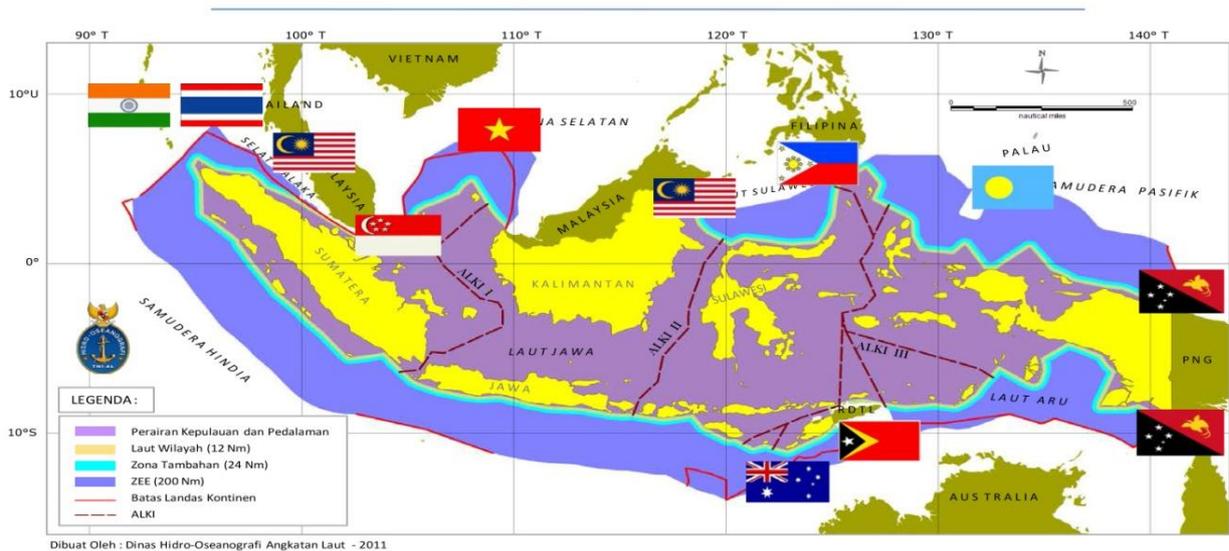
Walaupun demikian, kontribusi sektor perikanan dan kelautan terhadap PDB nasional masih sangat rendah bila dibandingkan dengan sektor lainnya. Pada tahun 1998 sektor perikanan dan kelautan hanya mampu menyumbang 20,06% terhadap PDB, itupun sebagian besarnya (49,78%) disumbangkan oleh subsektor pertambangan minyak dan gas bumi di laut. Saat ini, kontribusi total sektor-sektor ekonomi kelautan baru mencapai 22% terhadap PDB nasional. Sementara itu negara-negara lain yang luas wilayah laut dan potensi ekonomi kelautannya jauh lebih kecil seperti Singapura, Thailand, Jepang, Korea Selatan, China, Islandia, Denmark dan Norwegia mampu membuat sektor ekonomi kelautan berkontribusi lebih dari 30% terhadap PDB nasional mereka saat ini. Selain itu, mayoritas masyarakat pesisir, nelayan dan pulau-pulau kecil masih miskin. Bahkan 45% nelayan di Indonesia masih berada di bawah garis kemiskinan (KKP, 2012).

Dengan melihat kenyataan seperti ini, sudah saatnya Bangsa Indonesia membangkitkan kembali kesadaran bahwa laut harus dipandang sebagai kesatuan wilayah, pemersatu dan penghubung antar pulau, sumber kehidupan, sumber kekuasaan, media perhubungan utama dan laut juga merupakan jiwa dari bangsa Indonesia. Potensi kelautan dan perikanan Indonesia sangat besar dan berlimpah. Apabila potensi ini dapat digunakan dengan baik dan benar, maka akan dapat menjadi salah satu pilar ekonomi nasional yang kompetitif, sedangkan pengelolaan yang baik dan benar sangat ditentukan oleh konsepsi pembangunan maritim yang dicanangkan, mulai dari persepsi, misi, kebijakan dan strategi yang tepat dalam penerapan. Semoga Indonesia kembali menjadi bangsa maritim yang maju, mandiri, hebat dan berdaulat, sehingga akan menjadi poros maritim dunia.

4.2.2 Permasalahan Luar Negeri

A. Sengketa Perbatasan

Sebagai Negara kepulauan terbesar, Indonesia berbatasan dengan 10 negara tetangga terutama di wilayah perairan. Kesepuluh Negara yang berbatasan langsung dengan Indonesia tersebut antara lain : India, Thailand, Malaysia, Singapura, Republik Rakyat Tiongkok, Filipina, Palau, Papua Nugini, Timor Leste dan Australia (Gambar III-3).



Sumber: Kemenko Kemaritiman 2015

Gambar III-3 Perbatasan Indonesia dengan Negara Tetangga

Sengketa mengenai daerah-daerah perbatasan Indonesia dengan Negara tetangga tidak jarang terjadi. Beberapa Negara tetangga yang pernah mengalami sengketa dengan Indonesia terkait daerah perbatasan adalah, sebagai berikut :

1. Sengketa Indonesia-Malaysia

Beberapa sengketa perbatasan yang terjadi antara Indonesia dan Malaysia adalah sebagai berikut :

- a. Pulau Sipada dan Ligitan, yaitu pulau yang terletak di Selat Makassar. Sipadan membentang seluas 50 ribu meter persegi dengan koordinat 46'52,86"LU 11837'43,52"BT. Ligitan seluas 18 ribu meter persegi dengan 49'LU 11853'BT. Tahun 1988, Sipadan dan Ligitan dibawa ke MI. Pada 17 Desember 2002, MI memutuskan lewat voting di lembaga itu memenangkan Malaysia dengan 16 berbanding satu. Artinya, hanya satu hakim yang memenangkan Indonesia, yaitu hakim pilihan Jakarta.
- b. Blok Ambalat adalah kawasan perairan di Laut Sulawesi, tepatnya di sebelah timur Pulau Kalimantan. Tahun 1969, Malaysia dan Indonesia menanda-tangani Perjanjian Tapal Batas Kontinental Indonesia-Malaysia dan diratifikasi pada tahun itu pula. Kurang dari setahun sejak penanda-tanganan perjanjian itu, kedua negara kembali meneken Perjanjian Tapal Batas Laut Indonesia-Malaysia pada 17 Maret 1970. Namun tahun itu pula Malaysia secara sepihak membuat peta baru tanap batas kontinental, dan memasukan Ambalat ke dalam wilayahnya dengan memajukan kordinat 4 10' arah utara melewati Pulau Sebatik.

- c. Camar Bulan dan Tanjung Datu, adalah daratan yang menjorok ke laut di ujung barat Pulau Kalimantan, yang berbatasan langsung dengan Malaysia. Tanjung Datu memiliki luas 4.750 kilometer persegi, dan dihuni 493 kepala keluarga. Hal ini terjadi karena Malaysia membangun mercusuar di daerah Tanjung Datu.

2. Sengketa Indonesia-Singapura

Sengketa yang timbul antara Indonesia dengan Singapura disebabkan adanya reklamasi yang dilakukan oleh Singapura. Reklamasi Singapura ini menyebabkan wilayah Singapura bertambah, yang awalnya 580 km² menjadi 699 km² pada tahun 2005. Hal ini dikhawatirkan akan merubah batas wilayah yang telah disetujui Indonesia-Singapura pada tahun 1973, akibat majunya daratan Singapura sekitar 12 km.

3. Sengketa Indonesia-Filipina

Sengketa yang terjadi antara dua Negara tersebut terkait dengan Pulau Miangas yang letaknya memang dekat dengan Filipina dan diklaim sebagai wilayah Filipina. Hal itu didasarkan atas ketentuan konstitusi Filipina yang masih mengacu pada treaty of paris 1898. Sementara Indonesia berpegang pada wawasan nusantara (the archipelagic principles) sesuai dengan ketentuan Konvensi PBB tentang hukum laut (UNCLOS 1982). Sedangkan berdasarkan putusan Mahkamah Arbitrase Internasional 4 April 1928, dinyatakan bahwa Pulau Miangas adalah milik Indonesia.

4. Sengketa Indonesia-Republik Rakyat Tiongkok

Pada pertengahan November 2015, Republik Rakyat Tiongkok menyebutkan secara sepihak bahwa seluruh kepulauan yang terletak di Laut Cina Selatan adalah miliknya. Hal ini memancing reaksi dari beberapa Negara yang memiliki wilayah di Laut Cina Selatan, salah satunya Indonesia terkait Pulau Natuna. Hal ini disebabkan jalur Laut Cina Selatan yang sangat ramai dilalui pelayaran dan Republik Rakyat Tiongkok, bermaksud untuk mendirikan Maritime Silk Road yang menghubungkan Cina – India – Afrika.

B. Kurangnya Penegakan dan Pengawasan Hankam di Wilayah Perbatasan

Selain permasalahan sengketa perbatasan, pada perbatasan yang jelas-jelas merupakan wilayah NKRI sering juga menjadi sasaran pencurian sumberdaya perikanan. Hal ini terutama terjadi di daerah yang pulau-pulau kecil terluar yang jaraknya sangat jauh dari pulau induk.

Kasus pencurian ikan yang paling sering terjadi diantaranya dilakukan oleh Negara Thailand, Vietnam dan Republik Rakyat Tiongkok di sekitar Laut Cina Selatan yaitu daerah Natuna dan sekitarnya. Hal ini disebabkan kurangnya pengawasan di daerah-daerah terluar, sehingga memudahkan bangsa asing untuk masuk dan mencuri sumberdaya perikanan yang ada. Selain itu juga terjadi banyak pencurian ikan di daerah Miangas yang dilakukan oleh nelayan Filipina.

Hal-hal tersebut di atas mengindikasikan bahwa Indonesia harus memperbaiki sistem penegakan hukum dan pengawasan hankam di daerah terluar Indonesia terutama yang berbatasan dengan Negara tetangga. Karena hal tersebut sangat rentan kaitannya dengan keamanan Negara dan stabilitas Negara. Indonesia harus mengingat bahwa awal terjadinya penjajahan adalah dimulai dengan perdagangan pada tahun 1595 dan keinginan pihak asing untuk menguasai sumberdaya yang ada di Indonesia pada saat itu, yaitu rempah-rempah.

BAB V. ANALISIS KEBUTUHAN INVESTASI (FINANSIAL) DALAM PEMBANGUNAN KEMARITIMAN

Kemaritiman adalah peradaban dunia karena kepentingan negara-negara di dunia akan sangat ditentukan bagaimana pengelolaan dan pemanfaatan laut untuk kemakmuran maupun keberlanjutan bangsa-bangsa di dunia. Demikian pula Indonesia yang 70 % wilayahnya berupa laut dan lautan perlu meletakkan arah pembangunan sebagai Negara Maritim. Nenek moyang bangsa Indonesia pernah mencapai abad keemasan sebagai negara maritim pada saat Kerajaan Mataram dan Sriwijaya serta kerajaan lainnya di Nusantara yang “menguasai laut” dari berbagai belahan bumi sehingga mendapatkan kemakmuran bagi rakyatnya dari laut melalui aktivitas ekonomi maupun perdagangan global dengan memanfaatkan laut. Zaman kejayaan maritim tersebut pudar pada masa penjajahan dan berimbas sampai sekarang orientasi pembangunan kurang mengintegrasikan pembangunan darat dan laut sebagai sebuah kekuatan pembangunan yang mensejahterakan bangsa Indonesia (Kusumastanto, 2014)

Dalam Undang-undang No 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 mengamanatkan delapan misi pembangunan Indonesia, diantaranya untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan. Dalam Bab III Lampiran UU No 17 Tahun 2007 tersebut dijelaskan bahwa salah satu misi pembangunan Indonesia dalam 25 tahun kedepan adalah mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional dengan cara menumbuhkan wawasan bahari bagi masyarakat dan pemerintah agar pembangunan Indonesia berorientasi kelautan; meningkatkan kapasitas sumberdaya manusia yang berwawasan kelautan melalui pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan; mengelola wilayah laut nasional untuk mempertahankan kedaulatan dan kemakmuran; dan membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan.

5.1 Arti penting Laut bagi Bangsa Indonesia dan Dunia.

Sondakh (2004) mengungkapkan bahwa Selat Malaka dan beberapa alur pelayaran yang terdapat di perairan Indonesia merupakan Garis Penghubung Laut (GPL) atau *Sea Lanes of Communication* (SLOC) serta *Sea Line of Oil Trade* (SLOT). SLOC serta SLOT ini bagaikan urat nadi bagi kehidupan banyak bangsa, demikian pula bagi bangsa Indonesia sendiri. Bagi sebagian besar negara di kawasan Asia Pasifik, di mana kebanyakan struktur ekonominya berorientasi ekspor dan impor, ketergantungan pada keberadaan SLOC menjadi semakin signifikan. Hal tersebut bersamaan dengan tumbuhnya kekuatan industri di Asia Timur seperti Jepang, Cina dan Korea, sehingga kebutuhan minyak dari Timur Tengah dari tahun ke tahun meningkat dengan pesat dan ekspor industrinya menjangkau berbagai penjuru dunia..

Sejalan dengan hal itu, pola hubungan antar bangsa, cenderung bergeser ke arah semakin menonjolnya kepentingan ekonomi dibandingkan kepentingan lainnya. Sehingga dampaknya, timbul tuntutan terwujudnya stabilitas kawasan guna menunjang kepentingan ekonomi tersebut. Jaminan keamanan SLOC/SLOT ini, sangat vital bagi para pengguna laut di dua kawasan

yang menjadi fokus perhatian dunia. Dalam konteks ini, Indonesia dituntut memberikan jaminan keamanan di Selat Malaka, Selat Singapura, serta jaminan keamanan di ALKI I, II dan III. Berdasarkan hal tersebut diatas maka orientasi pembangunan nasional Indonesia berbasis kelautan merupakan suatu hal yang sangat penting dan mendesak.

5.2 Perspektif Ekonomi dan Investasi Kemaritiman

Dalam kerangka ekonomi kelautan, paling tidak terdapat 7 (tujuh) spektrum strategis sektor ekonomi yaitu (1) perikanan; (2) pariwisata bahari; (3) pertambangan dan energi kelautan; (4) industri maritim; dan (5) transportasi laut; (6) bangunan kelautan; dan (7) jasa kelautan. Indonesia memiliki potensi sumberdaya alam kelautan yang dapat menunjang ketujuh sektor tersebut berkembang dan maju sebagai lokomotif ekonomi bangsa. Box 1 berikut ini menyajikan definisi spektrum ekonomi kelautan (Kusumastanto, 2006).

Box 1. Definisi Spektrum Ekonomi Bidang Kelautan
<p>Perikanan adalah sub bidang kelautan yang mencakup kegiatan-kegiatan penangkapan, pembenihan, budidaya segala jenis ikan dan biota air lainnya yang berada di wilayah pesisir maupun di lautan, dan industri pengolahan hasil produksi dari pesisir dan lautan.</p>
<p>Pariwisata Bahari adalah Sub bidang kelautan yang mencakup kegiatan pariwisata bahari, jasa penunjang pariwisata bahari seperti hotel dan penginapan, restoran dan rumah makan, jasa penunjang pariwisata bahari lainnya seperti toko cinderamata dan lain sebagainya.</p>
<p>Pertambangan adalah sub bidang kelautan yang meliputi kegiatan pencarian kandungan minyak dan gas bumi, penyiapan pengeboran, penambangan, penguapan, pemisahan serta penampungan bahan-bahan mineral yang dilakukan di wilayah pesisir atau lautan untuk dipasarkan. Sub sektor ini juga meliputi pengambilan dan persiapan pengolahan lanjutan benda padat, baik di bawah maupun di atas permukaan bumi serta seluruh kegiatan lainnya yang bertujuan untuk memanfaatkan bijih logam dan hasil tambang lainnya. Selain itu sub sektor ini mencakup juga penggalian pasir dan batu-batuan dari pesisir dan lautan</p>
<p>Industri Maritim adalah sub bidang kelautan yang mencakup industri yang menunjang kegiatan ekonomi di pesisir dan lautan, yaitu industri galangan kapal dan jasa perbaikannya (<i>docking</i>), industri bangunan lepas pantai, dan industri pengolahan hasil pengilangan minyak bumi, serta industri LNG.</p>
<p>Angkutan Laut (Transportasi Laut) adalah sub bidang kelautan yang meliputi kegiatan pengangkutan barang maupun penumpang dengan menggunakan kapal laut yang beroperasi di dalam (domestik) dan ke luar wilayah Indonesia (internasional).</p>
<p>Bangunan Kelautan adalah sub bidang kelautan yang meliputi kegiatan penyiapan lahan sampai konstruksi bangunan tempat tinggal maupun bukan tempat tinggal di wilayah pesisir dan laut</p>
<p>Jasa Kelautan adalah sub kelautan yang meliputi segala kegiatan yang bersifat menunjang dan memperlancar kegiatan pengangkutan yang meliputi jasa pelayanan pelabuhan, jasa pelayanan keselamatan pelayaran, dan kegiatan yang memanfaatkan kelautan sebagai jasa seperti perdagangan, pendidikan, penelitian dan lain-lain.</p>
<p>Sumber : Dimodifikasi dari Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan-IPB (2003)</p>

Kontribusi perekonomian berbasis maritim dalam perekonomian nasional mengalami pertumbuhan namun dalam persentasinya dibawah pertumbuhan ekonomi nasional yang dalam dasa warsa terakhir mencapai antara 4,63 – 6,49 %. Dengan PDB yang telah mencapai lebih dari Rp 8.241 trilliun Indonesia memiliki peran penting dalam perekonomian dunia, namun demikian peran perekonomian berbasis maritim hanya mencapai sekitar 22,42%. Peran ekonomi kelautan dalam struktur perekonomian Indonesia kurang berkembang dengan baik bila dibandingkan dengan potensi kelautan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar didunia. Aktivitas ekonomi kelautan tersebut belum berkembang dengan baik disebabkan oleh faktor-faktor kebijakan nasional yang tidak berpihak kepada pengembangan bidang ekonomi kelautan

sehingga menyebabkan struktur ekonomi Indonesia bias aktivitas berbasis daratan. Diantara indikator yang menunjukkan aktivitas ekonomi kelautan kurang berkembang diantaranya adalah rendahnya investasi yang berdampak pada lambatnya pertumbuhan ekonomi berbasis maritim/kelautan. Kontribusi bidang kelautan dalam struktur perekonomian Indonesia didominasi oleh sektor pertambangan dan energi sebesar 9,13%, selanjutnya secara berturut-turut industri maritim 4,67%, perikanan 2,79%, pariwisata bahari 1,52%, transportasi laut 1,48%, jasa kelautan 1,32% dan bangunan kelautan 1,01%.

Nampak jelas bahwa Indonesia dengan 70% wilayah teritorialnya adalah laut namun struktur ekonomi tidak menggambarkan potensi dan kekuatan potensi maritim yang dimilikinya. Dengan demikian Pemerintahan Indonesia selama ini kurang memberikan perhatian dan keberpihakan pada bidang maritim yang merupakan jati diri bangsa selama berabad-abad memiliki peran budaya dan sejarah yang membentuk Indonesia sebagai Nusantara. Laut sudah terbukti merupakan bagian tidak terpisahkan bagi kehidupan masyarakat Indonesia namun belum diberikan peran yang semestinya. Dengan demikian visi bahwa Indonesia adalah negara maritim belum tercapai karena Indonesia belum mampu menguasai, mengelola dan memperoleh kesejahteraannya dari sumberdaya kelautan dan fungsi laut. Keadaan tersebut terlihat dari nilai Incremental Capital Output Ratio (ICOR) seperti disajikan pada Tabel 1.

Tabel 5.1. Nilai Koefisien ICOR Bidang Kelautan

No.	Bidang Kelautan	Nilai Indeks ICOR
1.	Perikanan	3,31
2.	Pertambangan	3,71
3.	Industri Maritim -Pengilangan Minyak Bumi -LNG -Industri maritim lainnya	3,39
4.	Angkutan Laut	3,67
5.	Pariwisata Bahari	3,02
6.	Bangunan Kelautan	4,02
7.	Jasa Kelautan Lainnya.	3,34

Sumber : Kusumastanto, 2013

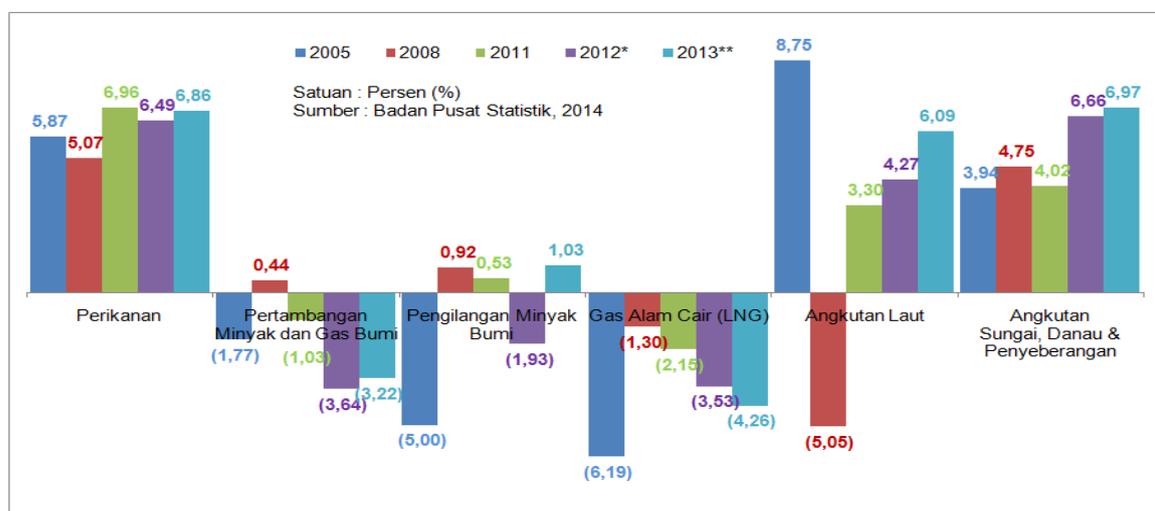
Apabila dikomparasi dengan perhitungan tabel Input-Output 2005, untuk kategori 172 sektor maka Nilai Koefisien ICOR dari kegiatan ekonomi berbasis kelautan dan maritim relatif kurang efisien sehingga perlu dikembangkan kebijakan ekonomi yang berpihak pada bidang kelautan..Dari Tabel 1 dapat dilihat bahwa nilai ICOR terendah terjadi pada bidang pariwisata bahari dengan nilai indeks ICOR sebesar 3,02. Hal ini menunjukkan bahwa bidang pariwisata bahari merupakan bidang yang paling efisien dan mempunyai risiko paling kecil untuk penanaman investasi jika dibandingkan dengan bidang lain. Dilihat dari kontribusi terhadap PDB Nasional maka sektor pariwisata bahari memberikan kontribusi yang cenderung mengalami peningkatan cukup signifikan. Bila dilihat dari Nilai ICOR yang sebesar 3,02 maka bidang

ini sangat mungkin untuk dikembangkan lebih lanjut, karena dengan pertumbuhan bidang ini sebesar kurang lebih 15% maka kebutuhan tingkat investasi yang dibutuhkan sekitar 5% dari PDB. Sektor minyak, gas dan mineral mempunyai nilai Indeks ICOR lebih besar (3,71) yang berarti mempunyai tingkat risiko yang lebih besar dalam hal penanaman investasi.

Bidang bangunan kelautan mempunyai nilai indeks ICOR yang paling besar bila dibandingkan dengan bidang-bidang lainnya, yaitu 4,02. Apabila dibandingkan dengan kajian Bank Dunia dengan nilai rata-rata ICOR Indonesia sebesar 3,6 maka angka yang diperoleh dari bidang bangunan kelautan jauh lebih besar. Hal ini mempunyai arti bahwa dalam memprioritaskan kebijakan investasi bidang bangunan kelautan termasuk didalamnya pelabuhan kurang efisien namun demikian dengan karakteristik negara kepulauan maka kebijakan pemerintah seharusnya tetap memberikan dukungan mengingat dampak yang besar bagi perekonomian khususnya bagi masyarakat yang berada di pulau-pulau terpencil dan nantinya akan mendorong pertumbuhan ekonomi berbasis maritim. Sementara sektor perikanan laut dan payau yang mempunyai nilai indeks ICOR 3,31 yang berarti memiliki efisiensi yang cukup baik sehingga peluang mendapatkan prioritas untuk dikembangkan mengingat sektor perikanan sangat penting dalam membangkitkan aktivitas ekonomi masyarakat pesisir dan berpenghasilan menengah ke bawah.

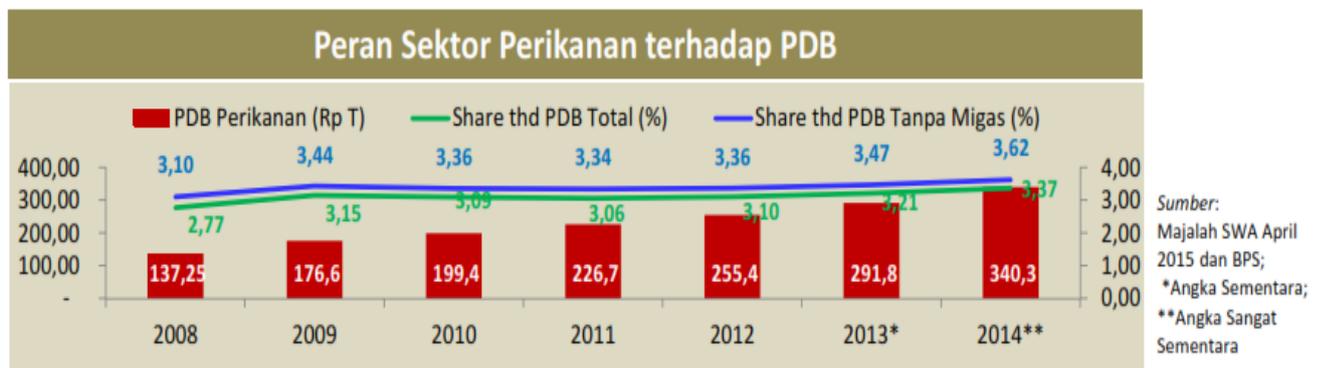
5.3. Pertumbuhan Ekonomi Kelautan

Berdasarkan Data Pendapatan Domestik Bruto Harga Konstan 2000, terlihat bahwa pada periode 2005-2013, lapangan usaha-lapangan usaha dibidang kelautan yang memiliki pertumbuhan ekonomi tinggi adalah (1) perikanan, (2) angkutan laut, (3) angkutan sungai, danau dan penyeberangan, dan (4) pengilangan minyak bumi. Sementara itu untuk lapangan usaha pertambangan minyak dan gas bumi serta pengolahan gas alam cair (LNG) memiliki pertumbuhan yang negatif. Secara lengkap perkembangan pertumbuhan ekonomi kelautan menurut lapangan usaha dapat dilihat pada gambar 1.



Gambar 5.1. Perkembangan Pertumbuhan Ekonomi Kelautan Menurut Lapangan Usaha
Sumber : Diolah dari BPS Periode 2005 - 2013

Berdasarkan gambar di atas terlihat bahwa pertumbuhan ekonomi perikanan dalam periode 2005 – 2013 berkisar antara 5,07 % – 6,96 %. Pertumbuhan ekonomi angkutan laut berkisar antara -5,05 % -8,75 %, dan pertumbuhan ekonomi angkutan sungai, danau dan penyeberangan dalam periode yang sama berkisar antara 3,94 % - 6,97 %. Sementara itu berdasarkan data Nota Keuangan dan APBN 2014 terlihat bahwa pertumbuhan ekonomi nasional dalam periode 2004-2008 rata-rata tumbuh sebesar 5,9 persen pertahun. Dengan demikian terlihat bahwa sektor perikanan dan angkutan penyeberangan memiliki pertumbuhan diatas pertumbuhan ekonomi nasional. Adapun peran sektor perikanan terhadap PDB, dapat dilihat pada Gambar 5.2.



Gambar 5.2. Peran Sektor Perikanan terhadap PDB
Sumber : Majalah SWA, 2015 dan BPS (diolah)

Sementara itu berdasarkan PDB Harga Berlaku terlihat bahwa dalam periode 2004 – 2013, rata-rata PDB perikanan rata-rata mencapai Rp. 157.179,32 milyar per tahun, PDB pertambangan minyak dan gas rata-rata mencapai Rp. 271.695,55 milyar per tahun, PDB pengilangan minyak bumi rata-rata mencapai Rp. 119.458,68 milyar per tahun, PDB Gas Alam Cair (LNG) rata-rata mencapai Rp. 82.901,10 milyar per tahun, PDB angkutan laut rata-rata mencapai Rp. 16.712,19 milyar per tahun, dan PDB angkutan sungai, danau dan penyeberangan rata-rata mencapai Rp. 6.204,10 milyar per tahun. Secara lengkap perkembangan PDB kelautan menurut lapangan usaha dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 5.2. Produk Domestik Bruto Kelautan Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Termasuk ke Dalam Sektor Kemaritiman (Miliar Rupiah), 2004-2013

Lapangan Usaha	2004	2008	2011	2012*	2013**
Perikanan	53,010.80	137,249.50	226,691.00	255,367.50	291,799.10
Pertambangan Minyak dan Gas Bumi	118,484.90	283,283.30	370,222.90	386,560.20	401,139.10
Pengilangan Miyak Bumi	59,062.00	145,942.60	131,482.30	130,273.60	144,559.80
Gas Alam Cair (LNG)	35,201.40	91,829.00	121,596.30	124,283.10	122,233.80
Angkutan Laut	12,328.30	16,019.20	18,589.90	19,661.80	21,656.30

Angkutan Sungai, Danau & Penyeberangan	3,233.00	5,570.30	7,646.20	8,765.70	10,675.90
PDB Nasional	2,295,826.20	4,948,688.40	7,419,187.10	8,229,439.40	9,083,972.20

Sumber : Badan Pusat Statistik 2014

Berdasarkan data tabel diatas diketahui bahwa rata-rata kontribusi perikanan terhadap total PDB nasional baru mencapai 2,75 persen, Pertambangan Minyak dan Gas Bumi mencapai 5,24 persen, Pengilangan Miyak Bumi mencapai 2,46 persen, Gas Alam Cair (LNG) mencapai 1,56 persen, angkutan laut mencapai 0,35 persen dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan mencapai 0,12 persen. Analisis pertumbuhan ekonomi dari PDB Kelautan menunjukkan bahwa sektor-sektor dalam bidang kelautan kurang dapat tumbuh secara optimal hanya sektor perikanan dan angkutan laut tumbuh relatif melebihi rata-rata, sementara sektor lainnya kurang dapat tumbuh. Hal ini menunjukkan komitmen negara pada bidang kelautan belum dilakukan dengan baik secara ekonomi maupun pengembangan sumberdaya manusia. Pertumbuhan PDB bidang kelautan memerlukan investasi dan dukungan kebijakan melalui peraturan yang mendorong para pelaku bisnis tertarik melakukan investasi pada bidang ekonomi yang berbasis maritim. Perpektif pembangunan harus diubah dengan memadukan aktivitas ekonomi berbasis laut dan darat menjadi sebuah kesatuan ekonomi nusantara. Kebijakan-kebijakan tersebut harus diiikuti dengan langkah konkrit membenadi aspek hukum melalui perbaikan hukum dan perundangan di bidang maritim serta keberpihakan pada ekonomi kelautan yang berbasis ekonomi kerakyatan. Pembangunan struktur ekonomi Indonesia selalin didorong untuk memberikan dukungan pada pengembangan potensi maritim yang relatif tertinggal juga diarahkan untuk memberikan kemampuan kepada lembaga negara melalui *ocean governance* yang bersih dan berwibawa serta keterpaduannya dengan sektor swasta mampu mendorong iklim usaha yang kondusif bagi pertumbuhan ekonomi secara berkelanjutan.

5.4. Parameter Keberhasilan Pembangunan Maritim

Pusaran maritim dunia diperkirakan akan semakin dinamik dengan berpindahnya pertarungan kekuatan global sea power dari Samudra Pasifik ke Samudra Hindia. Dan secara geostrategis kita berada di tengah keduanya. Walaupun bergeser, peran Samudra Pasifik sebagai samudra terbesar di dunia akan tetap menjadi perhatian kekuatan maritim dunia (misalnya AS dan China) untuk tetap dapat menjaga kepentingan mereka terhadap akses baik secara militer, ekonomi, dan terutama melalui pendekatan politik dari kedua samudra tersebut. Dalam konteks ini, agenda makro maritim harus disesuaikan dengan dinamika perubahan dari kedua samudra tersebut. Paling tidak ada tiga agenda makro maritim. Pertama, agenda perencanaan pembangunan maritim yang mengintegrasikan dinamika Samudra Hindia dan Pasifik.

Kedua, agenda penyelesaian tata ruang laut nasional. Ketiga, aransemen kelembagaan yang mengintegrasikan seluruh proses perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi pembangunan maritim. Adapun parameter keberhasilan pembangunan maritime tertera pada Tabel 5.3.

Tabel 5.3. Indikator Keberhasilan Pembangunan Maritim Nasional

No.	Indikator	Kondisi 2014	Target 2019	Growth (%)	Rata-rata per Tahun
1	Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan (Unit)	210	270	29%	12 Unit
2	Pembangunan Kapal Perintis (Unit)	50	104	108%	11 Unit
3	Produksi Hasil Perikanan (Juta Ton)	22.4	50.0	123%	6 Juta Ton
4	Pengembangan Pelabuhan Perikanan (Unit)	21	24	14%	1 Unit

Sumber: RPJMN 2015-2019 terkait Sektor Kelautan dan Perikanan, diolah

Selanjutnya, pada tahun 2016, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang percepatan pelaksanaan proyek strategis nasional. Dalam Perpres tersebut, ada 225 proyek strategis nasional yang akan disebut penyelesaiannya. Terdapat 13 dari 225 proyek tersebut yang terkait langsung dengan transportasi laut. Hal ini dapat dilihat pada table 5.4.

Tabel 5.4. Daftar Proyek Infrastruktur yang Strategis pada Sektor Maritim

PROYEK STRATEGIS	PROVINSI
Pengembangan Pelabuhan Internasional Kuala Tanjung	Provinsi Sumatera Utara
Pengembangan Pelabuhan hub Internasional Bitung	Provinsi Sulawesi Utara
Pelabuhan KEK Maloy	Provinsi Kalimantan Timur
<i>Inland Waterways/CBL Cikarang-Bekasi-Laut Jawa</i>	Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Jawa Barat
Pembangunan Pelabuhan Jawa Barat (Utara)	Provinsi Jawa Barat
Pembangunan Pelabuhan Sorong	Provinsi Papua Barat
Pembangunan Pelabuhan Kalibaru	Provinsi DKI Jakarta
Makassar <i>New Port</i>	Provinsi Sulawesi Selatan
Pengembangan Pelabuhan Wayabula, Kepulauan Morotai	Provinsi Maluku Utara
Pengembangan Pelabuhan Palu (Pantoloan, Teluk Palu)	Provinsi Sulawesi Tengah
Pengembangan Pelabuhan Parigi	Provinsi Sulawesi Tengah
Pengembangan Pelabuhan Kijing	Provinsi Kalimantan Barat
Pengembangan Pelabuhan Kupang	Provinsi Nusa Tenggara Timur

Sumber : Perpres 3/2016

Selain itu, dalam APBN 2016, Kementerian Perhubungan mendapatkan alokasi dana sebesar Rp48,5 triliun untuk pembangunan kapal perintis penumpang dan barang sebanyak 100 unit. Total jenderal, dana yang dialokasikan untuk pengembangan sektor maritim dalam APBN 2016 mencapai Rp76,74 triliun. Selain pembangunan kapal perintis, program penyelenggaraan transportasi laut adalah pembangunan sarana bantu navigasi pelayaran sebanyak 221 unit, pembangunan trayek perintis dan PSO sejumlah 96 trayek dan 22 kapal.

Pembangunan sektor maritim tersebut merupakan bagian dari pembangunan infrastruktur yang total dananya mencapai Rp313 triliun pada 2016. Pada 2016, pemerintah juga mengalokasikan Penyertaan Modal Negara (PMN) kepada BUMN-BUMN di sektor maritim yang belum mendapatkan PMN pada 2016. BUMN tersebut adalah PT Pelindo III sebesar Rp1 triliun dan PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni) sebesar Rp564,8 miliar (nontunai). Sebagai operator terminal pelabuhan, Pelindo 3 mengelola 43 pelabuhan dengan 16 kantor cabang yang tersebar di tujuh propinsi di Indonesia meliputi Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Kalimantan Tengah, dan Kalimantan Selatan. Kondisi ini dapat dilihat pada Tabel 5.5.

Tabel 5.4. Proyek Pembangunan Infrastruktur yang Strategis

NO	NAMA BUMN	APBNP 2015		APBNP 2016	
		Tunai	Nontunai	Tunai	Nontunai
II	Program Pembangunan Infrastruktur dan Maritim				
1	PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	2.000,0	18.356,6	4.160,0	-
2	PT Sarana Multigriya Finansial (Persero)	1.000,0	-	1.000,0	-
3	PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero)	1.500,0	-	1.000,0	-
4	PT Hutama Karya (Persero)	3.600,0	-	3.000,0	-
5	PT Wijaya Karya (Persero) Tbk	-	-	4.000,0	-
6	PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk	-	-	2.250,0	-
7	Perum Perumnas	1.000,0	-	250,0	235,4
8	PT Angkasa Pura II (Persero)	2.000,0	-	2.000,0	-
9	PT Jasa Marga (Persero) Tbk	-	-	1.250,0	-
10	PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)	500,0	-	-	564,8
11	PT Amarta Karya (Persero)	-	-	-	32,1
12	PT Waskita Karya (Persero) Tbk	3.500,0	-	-	-
13	PT Adikarya (Persero) Tbk	1.400,0	-	-	-
14	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	2.000,0	-	-	-
15	PT Djakarta Lloyd (Persero)	350,0	-	-	-
16	PT Pelindo III (Persero)	-	-	1.000,0	-
17	PT Pelindo IV (Persero)	2.000,0	-	-	-
18	PT Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (Persero)	1.000,0	-	-	-
19	PT Dok dan Perkapalan Surabaya (Persero)	200,0	-	-	-
20	PT Dok dan Perkapalan Kodja Bahari (Persero)	900,0	-	-	-
21	PT Industri Kapal Indonesia (Persero)	200,0	-	-	-

Sumber: APBN 2016, Kemenkeu

Untuk membangun infrastruktur sektor maritim, pemerintah tidak hanya mengandalkan keuangan APBN, APBD dan BUMN, tetapi juga mengundang investor baik asing maupun domestik. Komitmen dan konsistensi pemerintah dalam mengembangkan sektor maritim serta cerahnya prospek ekonomi Indonesia ke depan ternyata menarik perhatian investor asing. Memasuki 2016, sejumlah investor asing menyatakan minatnya untuk berinvestasi di sektor maritim Indonesia.

Berdasarkan data dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), dalam dua bulan pertama 2016, komitmen investasi di sektor maritim mencapai Rp525 miliar. Jumlah tersebut meningkat 134 persen dibandingkan periode sama tahun 2015. Khusus di bulan Februari 2016, komitmen investasi mencapai Rp432 miliar, naik 194 persen dibandingkan bulan yang sama tahun lalu. Pertumbuhan komitmen investasi sektor maritim merupakan salah satu yang tertinggi dibandingkan sektor-sektor lainnya.

Salah satu investor yang berminat adalah BUMN China yang bergerak di bidang galangan kapal. Investor asing lainnya yang berminat adalah Investor asal Korea Selatan. Investor tersebut juga membidik sektor perkapalan dengan menyampaikan minat investasi sebesar 80 juta dollar AS (setara dengan Rp 1 triliun dengan kurs dolar AS Rp12.500) untuk menyediakan dua kapal transportasi gas. Investor itu akan segera melakukan site visit ke Indonesia untuk mencari mitra local. Untuk merealisasikan minat ini, investor akan mengirimkan dua kapal pengangkut komoditas gas bumi sehingga terbuka peluang untuk pembangunan terminal gas sebagai storage.

Ada juga investor Amerika Serikat yang berminat membangun coldstorage dengan nilai investasi sebesar 15 juta dollar AS. Untuk coldstorage, tahap pertama yang akan dibangun adalah di Sumbawa. Pabrik pengolahan ini nantinya akan mengolah hasil laut sebelum dipasarkan secara ritel di AS. Setelah Sumbawa investor akan membangun di Alor, Seram dan Sorong.

Berikutnya, lima investor Australia juga meminati investasi di sektor maritim. Sektor-sektor yang menjadi pilihan adalah jasa pesiar kapal wisata (cruise), industri galangan kapal dan budidaya lobster. Dari tiga bidang usaha tersebut tercatat minat investasi sebesar 172 juta dollar AS (setara dengan Rp2,3 triliun dengan kurs setara Rp13.900). Minat investasi Australia terdiri dari minat investasi terminal pelabuhan senilai 30 juta dollar AS; operator Pelabuhan Tanjung Siapi-Api dengan nilai investasi 120 juta dollar AS; dan rencana perluasan investasi di bidang jasa wisata kapal pesiar senilai 7 juta dollar AS. Selain itu investasi baru di bidang galangan kapal senilai 10 juta dollar AS dan minat investasi di bidang budidaya lobster senilai 5 juta dollar AS.

Lima investor tersebut berlokasi di negara bagian Western Australia. Minat investasi Australia disektor maritim sejalan dengan upaya pemerintah untuk mendorong pertumbuhan investasi di sektor tersebut. Apalagi sebagian minat investasi berlokasi di wilayah Indonesia timur. Hal ini akan berdampak positif dalam upaya untuk mendorong pemerataan investasi. Di Sumatera Selatan, peluang investasi terkait pengembangan Kawasan Industri Suge dan Pelabuhan Tanjung Batu di Kabupaten Belitung juga menarik perhatian investor. Untuk pengembangan Pelabuhan Tanjung Batu, saat ini telah dibebaskan lahan seluas 76,5 hektar. Terminal pelabuhan berfungsi sebagai terminal pelayanan kapal penumpang, general kargo, batubara (untuk kebutuhan PLTU Suge) dan kontainer, serta terminal khusus CPO.

BAB VI. STRATEGI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN KEMARITIMAN DALAM KERANGKA MENINGKATKAN INVESTASI

6.1 Strategi Umum Pembangunan Kemaritiman

Berdasarkan hasil analisis SWOT di atas, terkait dengan peluang dan ancaman, dimana dinamika strategis kebijakan kemaritiman berdasarkan pada konstruksi dan arsitektur (wujud) negara maritim Indonesia tidak hanya mencakup dimensi ekonomi, namun juga dalam bidang pertahanan dan keamanan, lingkungan (*environment*), IPTEK, budaya, dan kelembagaan. Pada intinya dimensi ekonomi mencakup empat kelompok kebijakan dan program pembangunan. Adapun kebijakan strategis dalam pembangunan kemaritiman ke depan adalah:

1. Kebijakan Penguatan (*revitalisasi*) sektor-sektor ekonomi kelautan yang selama ini sudah berjalan (*existing marine economic sectors*)

Kebijakan penguatan ini dilakukan seperti perikanan tangkap, perikanan budidaya, pertambangan dan energi (ESDM), pariwisata bahari, transportasi laut, dan industri dan jasa maritim. Revitalisasi yang dimaksud adalah upaya untuk meningkatkan produktivitas, efisiensi, daya saing, keadilan (*inclusiveness*), dan keberlanjutan (*sustainability*) dari sektor-sektor ekonomi kelautan tersebut. Program ini sangat krusial, karena kecuali sektor ESDM, sektor-sektor ekonomi kelautan lainnya masih kalah produktivitas, efisiensi, daya saing, dan *sustainability* nya dibandingkan dengan negara-negara tetangga, seperti Singapura, Malaysia, Thailand, China, dan Vietnam; apalagi dengan Jepang, Korea Selatan, dan Australia. Kendati sektor ESDM di wilayah pesisir dan laut Indonesia telah menghasilkan produktivitas, efisiensi, dan daya saing ekonomi yang sejajar dengan negara-negara industri maju, tetapi sebagian besar keuntungannya dinikmati oleh kontraktor asing (*Multi National Corporations*). Masyarakat yang hidup di wilayah pesisir dimana kegiatan ESDM itu berlangsung, sebagian besar masih miskin. Yang lebih memprihatinkan, wilayah-wilayah pesisir, pulau kecil, dan laut bekas kegiatan pertambangan dan energi sebagian besar mengalami kerusakan lingkungan yang parah. Sehingga, setelah kegiatan eksploitasi bahan tambang dan mineral selesai (pasca tambang), masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil hanya mewarisi kondisi lingkungan yang rusak dan kemiskinan.

2. Kebijakan Pengembangan sektor-sektor ekonomi kelautan yang baru.

Kebijakan ini perlunya melakukan seperti industri bioteknologi kelautan; industri air laut dalam (*deep sea water industry*); budidaya perikanan di perairan laut dalam atau laut lepas (*offshore aquaculture*) seperti yang dilakukan di Jepang, Norwegia, dan Amerika Serikat; produksi energi terbarukan dari laut (pasang surut, gelombang, *biofuel* dari algae laut, dan *OTEC/Ocean Thermal Energy Conversion*); dan sumber daya kelautan non-konvensional lainnya. Dalam hal ini yang dimaksud dengan sumber daya kelautan non-konvensional adalah semua

sumber daya alam dan jasa-jasa lingkungan yang terdapat di wilayah pesisir dan lautan yang belum bisa dimanfaatkan untuk kehidupan dan kesejahteraan umat manusia, karena belum tersedia teknologi pemanfaatannya atau karena secara ekonomi belum menguntungkan, biaya eksplorasi dan eksploitasi lebih mahal ketimbang pendapatan (*revenue*) nya.

Supaya revitalisasi dan pengembangan sektor-sektor ekonomi kelautan tersebut berhasil (sukses), yakni dapat menghasilkan produk dan jasa (*goods and services*) kelautan yang berdaya saing (*competitive*), menciptakan banyak tenaga kerja, meningkatkan kontribusi sektor-sektor ekonomi kelautan bagi perekonomian nasional (PDB), dan mensejahterakan rakyat Indonesia secara berkeadilan dan berkelanjutan. Maka, setiap unit (satuan) usaha (bisnis) di sektor-sektor ekonomi kelautan harus memenuhi skala ekonomi (*economy of scale*) nya. Skala ekonomi adalah besarnya (ukuran) unit usaha dengan tingkat teknologi tertentu, yang keuntungan bersih (*net profit*) nya cukup untuk mensejahterakan seluruh pelaku usahanya. Misal, skala ekonomi dalam bisnis tambak udang dengan tingkat teknologi intensif adalah 1 hektar, sedangkan untuk tingkat teknologi semi-intensif adalah 2 hektar. Dalam setiap bisnis kelautan juga harus menerapkan sistem manajemen rantai suplai secara terpadu (*intergrated supply chain management system*), yang mengintegrasikan mulai dari subsistem pra produksi (pemilihan lokasi, penyediaan sarana produksi, dan lainnya); subsistem produksi; subsistem pasca panen (*handling and processing*); sampai ke pemasaran. Kemudian, di setiap mata rantai suplai, kita harus menggunakan teknologi yang mutakhir (*state of the art technology*). Dan, yang tak kalah pentingnya, setiap usaha dan pembangunan kelautan haruslah ramah lingkungan.

3. Kebijakan Pengembangan pusat-Pusat Pertumbuhan Ekonomi Baru Berbasis Inovasi dan Ramah Lingkungan.

Kebijakan pengembangan pusat-pusat (*clusters*) pertumbuhan ekonomi baru berbasis industri yang inovatif dan ramah lingkungan ini perlunya di kawasan-kawasan pesisir di sepanjang ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia), pulau-pulau kecil, dan wilayah perbatasan untuk meningkatkan peran Indonesia sebagai bangsa produsen dan pemasok barang dan produk dalam sistem rantai suplai global (*the Global Supply Chain System*), bukan hanya sebagai bangsa konsumen (pasar) beragam produk dan jasa dari bangsa-bangsa lain, seperti yang berlangsung selama ini. Lebih dari itu, dengan berkembangnya pusat-pusat pertumbuhan baru di luar Jawa-Bali ini, maka akan mengurangi secara signifikan disparitas pembangunan antar wilayah (Jawa-Bali vs luar Jawa-Bali, dan Kawasan Barat Indonesia vs Kawasan Timur Indonesia) yang sangat timpang, yang membuat perekonomian Indonesia kurang efisien dan kurang kompetitif. Dengan demikian laju urbanisasi, *brain drain*, beban (bencana) ekologis dan sosial terhadap Pulau Jawa dan Bali akan berkurang, dan perekonomian Indonesia akan lebih produktif, berdaya saing, serta berkelanjutan. Pusat-pusat pertumbuhan ekonomi (kemakmuran) baru yang tersebar di sepanjang wilayah pesisir ALKI (I, II, dan III), pulau-pulau kecil, dan wilayah perbatasan akan menjelma sebagai sabuk kemakmuran (*prosperity belt*) yang sekaligus sebagai sabuk pengaman (*security belt*) yang dapat memperkokoh persatuan dan kesatuan NKRI.

4. Kebijakan Penguatan dan Pengembangan Tol Laut

Penguatan dan pengembangan konektivitas kelautan (*'Tol Laut'*) yang mencakup pengembangan armada kapal penumpang dan barang, pelabuhan, industri galangan dan reparasi kapal. Rute transportasi laut utama dari wilayah barat ke wilayah timur akan dibangun dengan menggunakan kapal-kapal besar (ibarat jalan tol), yang secara reguler dan tepat waktu berlayar dari Pelabuhan Kuala Tanjung (Barat) – Batam – Tanjung Priok – Tanjung Perak – Makassar – Bitung – Sorong (Timur) pulang – pergi (Gambar Peta). Ketujuh pelabuhan utama tersebut dihubungkan dengan *Short Sea Shipping* (kapal-kapal berukuran lebih kecil) dengan seluruh pelabuhan di wilayah NKRI. Setiap pelabuhan harus dihubungkan dengan wilayah darat (hulu) melalui berbagai moda transportasi, baik sungai, darat maupun udara.



Gambar 6.1 Peta Rute Tol Laut
Sumber: Supply Chain Indonesia (SCI) 2014

6.2 Prioritas Strategi Pembangunan Kemaritiman Jangka Menengah (2016-2021)

Prioritas pembangunan kemaritiman dalam jangka pendek sampai menengah (2015 – 2020), kita mesti merevitalisasi dan mengembangkan sektor perikanan tangkap, perikanan budidaya, industri pengolahan hasil perikanan (laut), industri bioteknologi kelautan, ESDM, pariwisata bahari, dan industri dan jasa maritim supaya lebih efisien, produktif, berkeadilan, dan berkelanjutan (*sustainable*). Adapun beberapa prioritas strategi pembangunan kemaritiman Jangka Menengah adalah pada aspek:

- 1. Perikanan Tangkap:** (1) membangun sekitar 2.000 armada kapal ikan modern berbobot diatas 100 GT dengan alat tangkap (*fishing gears*) yang efisien, tepat dan ramah lingkungan yang dioperasikan oleh nelayan dan pengusaha nasional di wilayah-wilayah perairan laut yang masih *underfishing* atau yang selama ini ikannya dicuri oleh nelayan asing, seperti Laut Natuna, Laut Sulawesi, Laut Banda, Laut Arafura, perairan laut di wilayah perbatasan, dan ZEEI (Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia); (2) secara bertahap (*gradual*) mengurangi intensitas penangkapan di wilayah-wilayah perairan laut yang sudah *overfishing*, seperti Pantura, Pantai Selatan Sulawesi, dan lainnya supaya stok ikannya pulih, sehingga hasil tangkapan ikan dan pendapatan nelayan di wilayah ini meningkat; (3) kelebihan kapal ikan (nelayan) dari wilayah-wilayah *overfishing* dipindah-usahakan ke wilayah-wilayah perairan laut yang masih *underfishing*, wilayah-wilayah perairan laut yang menjadi ajang pencurian ikan oleh nelayan asing, atau usaha-usaha kelautan dan perikanan lainnya seperti usaha budidaya ikan dan industri pengolahan hasil perikanan; (4) selama nelayan tidak melaut karena cuaca buruk atau musim paceklik ikan (biasanya sekitar 3 bulan dalam setahun) akan disediakan mata pencaharian substitusi berupa usaha budidaya perikanan dan lainnya sesuai potensi ekonomi setempat; (5) BBM, alat tangkap, mesin kapal, beras, lauk-pauk dan sarana produksi lainnya akan disediakan di seluruh pelabuhan perikanan dan lokasi pendaratan ikan lain/pemukiman nelayan di seluruh wilayah NKRI dalam jumlah mencukupi dan harga relatif murah; (6) perbaikan cara-cara nelayan menangani (*handling*) ikan hasil tangkapan sejak dari kapal ikan sampai ke pelabuhan perikanan/lokasi pendaratan ikan supaya kualitasnya tetap baik, sehingga harga jualnya tinggi (menguntungkan nelayan); (7) revitalisasi pelabuhan-pelabuhan perikanan yang ada dan membangun yang baru sesuai kebutuhan sebagai kawasan industri perikanan terpadu, sehingga fungsi pelabuhan tidak hanya sebagai tempat tambat-labuh kapal ikan, tetapi juga sebagai penyedia sarana produksi, industri pengolahan hasil perikanan, dan pasar yang menjamin ikan hasil tangkapan nelayan dengan harga sesuai nilai keekonomian setiap saat; (8) pemberantasan *IUU (Illegal, Unregulated, and Unreported) fishing practices* sampai tuntas dengan memperkuat dan mengembangkan sistem MCS (*Monitoring, Controlling and Surveillance*) yang sudah ada, termasuk penggunaan drone; dan (9) menerapkan regulasi manajemen perikanan tangkap yang bertanggung jawab (*Responsible Fisheries*) secara konsisten dan berkesinambungan supaya stok ikan dan usaha perikanan dapat berlangsung secara menguntungkan dan berkelanjutan.
- 2. Perikanan Budidaya:** (1) peningkatan produktivitas, efisiensi, dan keberlanjutan (*sustainability*) semua usaha perikanan budidaya yang ada (*existing*) baik yang di perairan laut, payau, PUD, kolam air tawar, saluran irigasi, sawah, akuarium maupun wadah (media) lainnya dengan mengaplikasikan *Best Aquaculture Practices* (bibit dan benih unggul, pemberian pakan berkualitas secara benar, pengendalian hama & penyakit, pengelolaan kualitas air dan tanah, *pond engineering*, dan *biosecurity*); (2) penguatan dan

pengembangan usaha budidaya komoditas unggulan: udang Vanammei, udang Windu, udang galah, kerapu, kakap, bandeng, bawal bintang, nila, gurame, emas, patin, lele, kepiting bakau dan kepiting soka, rumput laut, dan kerang mutiara dengan menerapkan *Best Aquaculture Practices*. Contoh dalam 5 tahun kedepan akan dikembangkan 700.000 ha tambak (58 persen total potensi tambak), yang alokasinya 200.000 ha tambak udang Vanammei intensif; 100.000 ha tambak udang Windu semi-intensif; 100.000 ha tambak bandeng; 100.000 ha tambak kepiting, nila saline dan kerapu lumpur; dan 100.000 ha tambak rumput laut jenis *Gracilaria spp.* Ini akan menghasilkan total nilai ekonomi (*gross revenue*) sekitar 40 milyar dolar AS (Rp 440 trilyun) per tahun dan lapangan kerja sekitar 8 juta orang; (3) pengembangan usaha budidaya untuk spesies-spesies baru (diversifikasi) seperti teripang, abalone, lobster, ikan tuna, ikan gobia, ikan belida, dan ikan hias jenis baru; (4) penguatan (revitalisasi) industri pakan *existing* dan pembangunan baru baik dengan basis protein tepung ikan, *micro algae*, magot maupun sumber protein lainnya supaya pasok pakan berkualitas dengan harga relatif murah mencukupi kebutuhan secara berkelanjutan di seluruh wilayah NKRI; (5) penguatan unit pembenihan (*hatchery existing* dan pembangunan unit pembenihan supaya bisa menghasilkan benih unggul (*SPF, SPR*) dengan harga relatif murah dan jumlah yang mencukupi kebutuhan di seluruh wilayah NKRI; dan (6) pengembangan produksi vaksin, *growth hormone*, obat-obatan, dan lainnya yang ramah lingkungan untuk mendukung produktivitas, efisiensi, dan *sustainability* usaha perikanan budidaya.

3. **Industri Pengolahan dan Pemasaran Hasil Perikanan dan Kelautan:** (1) Memastikan bahwa seluruh produk industri pengolahan hasil kelautan dan perikanan memenuhi standar mutu dan keamanan pangan nasional maupun internasional; (2) pengembangan produk industri olahan ikan baru sesuai dinamika konsumen (pasar) domestik maupun global; (3) penguatan dan pengembangan karantina ikan dan biota perairan lainnya; (4) penguatan dan pengembangan pasar domestik; dan (4) penguatan dan pengembangan pasar ekspor.
4. **Industri Bioteknologi Kelautan dan Perikanan:** (1) ekstraksi senyawa bioaktif (*natural product*) dari organisme (biota) perairan laut maupun PUD sebagai bahan baku untuk industri farmasi, kosmetik, film, cat, dan berbagai jenis bioindustri lainnya; (2) pengembangan *biofuel* dari *algae* dan biota perairan lainnya; (3) rekayasa genetik (*genetic engineering*) dan aplikasi nanoteknologi untuk menghasilkan bibit dan benih unggul; dan (4) pengembangan industri bioremediasi.
5. **Pengembangan tambak dan industri garam** menuju Indonesia bukan hanya swasembada tetapi juga pengeksport garam konsumsi dan industri.
6. **Pembangunan Pulau-Pulau Kecil** sebagai pusat pertumbuhan ekonomi (kemakmuran) baru yang produktif, efisien, inklusif, dan ramah lingkungan secara berkelanjutan melalui

investasi oleh BUMN, swasta, BUMR (Badan Usaha Milik Rakyat) setempat, dan skema investasi lainnya.

7. **Pengembangan usaha ekonomi SDA dan Jasa-Jasa Lingkungan non-konvensional**, seperti *deep seawater industries*, energi kelautan (gelombang, pasang surut, dan OTEC), dan lainnya.
8. **Pengembangan wilayah pesisir, pulau-pulau kecil, dan laut supaya pembangunan ekonomi kelautan dan perikanan** dapat berlangsung secara berkelanjutan (*sustainable*): (1) implementasi tata ruang wilayah pesisir dan laut secara terpadu, (2) pengendalian pencemaran, (3) konservasi *biodiversity* baik *in situ* maupun *ex situ*, (4) *design and construction with nature*, dan (5) mitigasi dan adaptasi terhadap Perubahan Iklim Global (termasuk pengembangan energi baru dan terbarukan untuk kapal ikan dan kapal pengangkut ikan), tsunami, dan bencana alam lainnya.
9. **Pengembangan kapasitas dan etos kerja SDM Kelautan dan Perikanan** melalui program DIKLATLUH (Pendidikan, Pelatihan, dan Penyuluhan) secara sistematis dan berkesinambungan.
10. **Penguatan dan pengembangan *Research and Development* (Penelitian dan Pengembangan)** supaya kita berhenti sebagai bangsa konsumen dan menjadi bangsa produsen teknologi. Selain itu, supaya ekonomi KELAUTAN DAN PERIKANAN Indonesia mampu bersaing dengan negara-negara lain.
11. **Penciptaan iklim investasi dan bisnis kelautan dan perikanan yang kondusif**: (1) kebijakan fiskal dan moneter yang mendukung kinerja sektor KELAUTAN DAN PERIKANAN; (2) penyediaan kredit perbankan dengan bunga yang lebih murah dan persyaratan lebih lunak seperti di negara-negara maju dan *emerging economies* lainnya; (3) perizinan dan pembebasan lahan; (4) ketenaga kerjaan; (5) perpajakan; (6) keamanan berusaha; dan (7) konsistensi kebijakan pemerintah.

Untuk mendukung pembangunan ekonomi kelautan semacam itu, diperlukan lembaga perbankan khusus untuk pembiayaan sektor-sektor ekonomi kelautan dengan suku bunga relatif rendah dan persyaratan pinjam yang relatif lunak seperti halnya di negara-negara ASEAN dan *emerging economies* lainnya. Peningkatan kualitas dan pengembangan SDM kelautan, baik melalui jalur pendidikan formal (PAUD, Dikdasmen sampai Perguruan Tinggi) maupun jalur non-formal atau DIKLATLUH (Pendidikan, Pelatihan, dan Penyuluhan). Kelembagaan dan aktivitas *Research and Development* terkait kelautan dalam arti luas harus ditingkatkan dan dikembangkan, supaya Indonesia menjadi bangsa yang mampu menguasai, menghasilkan, dan menerapkan teknologi dalam kiprah kehidupan dan pembangunannya. Dengan demikian, segenap produk dan jasa kelautan yang dihasilkan akan memiliki nilai tambah dan daya saing yang tinggi secara berkelanjutan.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa yang seharusnya dilakukan adalah perubahan paradigma (*paradigm shift*) pembangunan nasional, dari *land-based development* menjadi *ocean-based development*. Dengan begitu, seluruh kebijakan publik, infrastruktur, dan sumberdaya finansial secara terintegrasi diarahkan untuk menunjang pembangunan kelautan. Dalam hal ini bukan berarti kita melupakan pembangunan di darat. Namun justru secara sinergis dan proporsional harus mengintegrasikan pembangunan sosial-ekonomi di darat dan di laut. Melalui reorientasi pembangunan dari basis daratan ke lautan, maka pelabuhan, armada pelayaran (transportasi laut) akan lebih maju dan efisien, yang selanjutnya akan membuat semua produk dari ekonomi daratan (pertanian tanaman pangan, hortikultur, perkebunan, kehutanan, peternakan, bahan tambang dan mineral, dan manufaktur) akan lebih berdaya saing, karena biaya logistik akan lebih murah dan pergerakan barang bakal lebih cepat.

6.3 Strategi dan Kebijakan Prioritas Strategis dalam Pembangunan Kemaritiman

Terdapat 11 (sebelas) Strategi dan Kebijakan Prioritas dalam Pembangunan Kemaritiman mendatang adalah:

1. Kebijakan Penekanan Pembangunan Kemaritiman/ Kelautan yang terintegrasi dengan Pembangunan Nasional Lainnya.

Strateginya:

- Evaluasi Peraturan Perundangan Yang Menghambat Pembangunan Kemaritiman
- Perlu ditindak lanjuti dengan Penetapan Perundangan dan Peraturan pada semua aspek Pembangunan Terkait dan Penekanan Pada Pembangunan Maritim sebagai potensi Obyektif Bangsa dan Negara

2. Kebijakan Pemanfaatan Kelebihan Geostrategi, Geografi dan Demografi

Strateginya:

- Geostrategi, dg memanfaatkan posisi dipersilangan 4 Benua: (Asia-Australia- Amerika dan Afrika) dengan memanfaatkan transportasi Global di 3 jalur laut dalam (Selat Sunda, Selat Lombok dan laut Arafura- Maluku . Dimulai dengan pembangunan pelabuhan dan Refinery serta pelayanan jasa kepelabuhanan bagi kapal berbobot > 500.000 ton, untuk mengambil alih peran Singapura . (**Jalur Transportasi Laut Internasional**)
- Negara kepulauan, perlu pemanfaatan potensi sebagai Negara kepulauan, pembangunan transportasi laut lebih diutamakan agar murah dan efisien
- Pemanfaatan potensi penduduk yang tersebar di seluruh Indonesia agar produktif dan armada perikanan, pengolahan dan pemasaran yang kuat ~ mendukung Pertahanan Rakyat Semesta (Hankamrata) ~ Pencurian Ikan
- Membangun armada kelautan, termasuk TNI AL. untuk mendukung Hankamrata dan Hankam.
- Dimulai dengan prioritas peningkatan Kesejahteraan Nelayan, untuk memberikan bukti bahwa maritime , potensi yang menjanjikan

3. Kebijakan Pemanfaatan “ Sisi Dalam Maritim/ Kelautan “ Indonesia

Strateginya:

- Sisi Dalam Laut kepulauan Indonesia, perlu dijadikan sarana transportasi murah, dan melayani dengan cepat
- Mempercepat pemerataan pembangunan dan meningkatkan proses asimilasi dan akulturasi budaya
- Pembangunan Pelabuhan dan Fasilitas yang merata >> “Toll Laut “ ~ Trade Follow The Communication >> Pengembangan Ekonomi dan Sosial
- Peningkatan SDM dan Manajemen Nelayan agar mampu melaut ke laut lepas > Kesejahteraan Nelayan
- Menjaga pelestarian alam, pengamanan Daerah Aliran Sungai (DAS) dan pantai, terumbu karang, hutan bakau, padang lamun dsb

4. Kebijakan Pemanfaatan “ Sisi Luar Maritim/ Kelautan “ Indonesia

Strateginya:

- Pembangunan Pelabuhan di sisi luar lautan, untuk mendukung kegiatan kemaritiman yang memanfaatkan wilayah laut ZEE
- Pembangunan Pelabuhan Udara, untuk khususnya export ikan segar dan sarana kelautan
- Memanfaatkan Teknologi serta Technopreneur dan Industri Kelautan untuk mengelola potensi lautan lepas
- Mendukung wilayah daratan tepi luar Indonesia yang umumnya merupakan daerah tertinggal (Selatan Jawa, Kepulauan, Kepulauan Maluku dan Riau Lautan , NTT/ NTB), kepulauan Nias, Mentawai , Bengkulu dan sisi Barat Lampung/ Aceh, untuk mempercepat pemerataan pembangunan

5. Kebijakan Pembangunan Potensi Maritim/ Kelautan Yang Sudah Jelas dan Pusat Pertumbuhan Kecil dengan Akses Ke Laut

Strateginya:

- Melakukan kegiatan nilai tambah secara maksimal kegiatan kelautan (Industri Pengolahan Siap Saji / Pakai dan Prasarana Pemasaran) terutama untuk memperkuat pusat pertumbuhan yang ada/ masih kecil ~ dilengkapi Infrastruktur Kepelabuhanan yang prospektif
- Memantapkan kegiatan kelautan yang ada dan memantapkannya.
- Membuat Studi kelayakan pada berbagai peluang usaha, untuk mempermudah investor
- Mempercepat pertumbuhan dan pemerataan daerah agar menjadi pusat pertumbuhan ekonomi dan social yang baru
- Pembangunan Kegiatan Industri Kelautan (Nilai Tambah, restoran, pariwisata)

6. Kebijakan Studi Potensi Maritim/ Kelautan Secara Menyeluruh

Strateginya:

- Selama ini potensi kelautan Indonesia masih dikenali secara terbatas, baik potensi yang sudah ada (perikanan) maupun potensi baru (Enersi, Tambang, Biota Laut dsb)
- Dilakukan studi potensi menyeluruh yang lengkap dan akurat bak , sehingga dikenali dengan baik, seluruh potensi maritime akan dapat dimanfaatkan/ dieksploitasi

- 7. Kebijakan Penguasaan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kemaritiman/ Kelautan Dunia**
Strateginya:
- Bukan saja mengenali IPTEK yang sudah ada, namun juga mengembangkan IPTEK Kemaritiman/ Kelautan yang melompat kedepan (Quatum Leap)
 - Penyusunan Syllabus Pendidikan Kelautan, baik sebagai penguasaan ilmu dasar maupun kemampuan aplitatif,
 - Indonesia mampu menjadi pelopor IPTEK Kelautan Dunia
- 8. Kebijakan Pembangunan/ Pendidikan Kemaritiman/ Kelautan**
Strateginya:
- Pembangunan SDM melalui pendidikan Kelautan / Kemaritiman dengan semua aspeknya dan semua tingkatan
 - Mengembangkan sistem pendidikan yang tepat sesuai dengan sasaran (berbagai kondisi manusia) guna tujuan yang produktif, kreatif dan inovatif sehingga mampu berdaya saing.
- 9. Kebijakan Pembangunan Industri Kelautan**
Strateginya:
- Pembangunan Industri Kelautan dengan berbagai jenis industri sebagai penciptaan nilai tambah
 - Pengembangan Industri Pariwisata Bahari
 - Pengembangan Industri Kreatif Kebaharian
 - Pembangunan Infrastruktur Kelautan, seperti Pelabuhan (Yang pelayanannya Prima) dan Industri Perkapalan baik yang kecil, menengah dan besar.
- 10. Kebijakan Pembangunan Melalui Pendekatan Wilayah**
Strateginya:
- Pembangunan Wilayah merupakan sarana yang dapat memperjelas arah maupun dalam melakukan integrasi perencanaan hingga evaluasi (pengawasan dan pengendalian) pembangunan
 - Melalui pembangunan wilayah akan ditetapkan wilayah konservasi dan wilayah budi daya dan pembangunan pusat pembangunan atau Pengembangan Wilayah. Yang ditetapkan melalui pembangunan Satuan Wilayah Pengembangan. Upaya ini akan mempermudah upaya pemerataan pembangunan, integrasi perencanaan dan koordinasi dan sinkronisasi pelaksanaan pembangunan. (Merupakan penataan ruang Plus)
 - Akan mempermudah arah pembangunan jangka panjang, jangka menengah dan program tahunan pembangunan, baik yang dilakukan pemerintah dan swasta/ masyarakat.
 - Berbagai keuntungan dan kemudahan akan diperoleh melalui pendekatan pembangunan yang dilakukan melalui pendekatan Perencanaan Wilayah.
- 11. Kebijakan Pembangunan Budaya dan Penataan / Konservasi Lingkungan**
Strateginya:
- Masa Kejayaan Bangsa Masa lalu melalui pembangunan maritime telah terbukti. Kini budaya itu menghilang, namun masih tetap dapat kembali dikembangkan. Tergantung pada kebijakan para pemimpin/ pemerintah.

- Pembangunan Kemaritiman yang tepat dan terarah, akan membentuk budaya maritime baru yang kita cita citakan, sesuai dengan kondisi bangsa dan Negara serta perkembangan global yang ada.
- Kearifan lokal dan kemajuan ilmu pengetahuan serta kebutuhan/ manfaatnya bagi masyarakat , dapat dipadukan dalam melakukan penataan lingkungan.
- Budaya dan Penataan Lingkungan Kehidupan dapat saling isi mengisi.

BAB VII. PENUTUP

Berdasarkan Bab 2-6, dapat dijadikan pertimbangan dalam pengambilan kesimpulan dan saran/rekomendasi mengenai Kajian Analisis Kebijakan Dinamika Lingkungan Strategis Pembangunan Kemaritiman. Hal tersebut secara terperinci dapat dilihat sebagai berikut:

7.1 Kesimpulan

Berdasarkan kajian bab sebelumnya (Bab 2 s.d. Bab 6) dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Potensi sektor maritime Indonesia sangat besar, namun masih belum dapat dimanfaatkan secara optimal.
2. Pemerintah telah menetapkan berbagai kebijakan pembangunan dan pengembangan sektor maritime dan masih lemah dalam konsistensi dan prioritas implementasinya program-program tersebut.
3. Sebagai suatu negara dengan kekuatan ekonomi yang terus berkembang, kelanjutan kemajuan Indonesia akan semakin bergantung pada perdagangan dan angkutan laut dan ketersediaan energi, serta pada eksploitasi sumber daya laut dan bawah laut serta membangun industri maritim yang tangguh.
4. Pembangunan kemaritiman dengan mengedepankan isu-isu strategis atau dinamika lingkungan strategis mutlak diperlukan. Sehingga, konsep pembangunan kemaritiman Indonesia akan bermanfaat baik untuk lingkup nasional (kepentingan bangsa), regional bahkan internasional.
5. Fokus pembangunan kemaritiman memang cukup luas karena terdiri dari berbagai sektor, mulai dari: sumber daya kelautan, keamanan, hingga pariwisata. Untuk itu pembangunan ekonomi laut di desa peisisir ini harus dilakukan oleh semua pihak, tidak bisa secara parsial-parsial oleh 1 (satu) pihak saja, baik oleh pihak swasta (pengusaha), masyarakat, legislatif, ataupun instansi pemerintah (Kementerian Desa, atau Kementerian Pertahanan, atau Kementerian Kelautan dan Perikanan, atau Kementerian Lingkungan Hidup, atau Kementerian Dalam Negeri, atau Kementerian Luar Negeri, Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Perhubungan, atau Kementerian Perdagangan, atau Kementerian Perindustrian, ataupun Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral),.

5.2 Saran dan Rekomendasi

Berdasarkan hasil kajian dan kesimpulan di atas, maka terdapat beberapa saran dan rekomendasi dalam membangun maritim Indonesia dimana pemerintah perlu melakukan :

1. Pembangunan berorientasi kemaritiman
2. Pembangunan konektivitas, logistik dan ekonomi kelautan
3. Pembangunan ekonomi (*prosperity approach/belt*) dan hankam kelautan (*security approach/belt*)
4. Melakukan penguasaan akan kelautan bangsa
5. Melakukan berbagai kebijakan dan strategi yang ditentukan sesuai dengan hasil kajian ini secara bertahap dan konsisten
6. Menyusun roadmap pembangunan kemaritiman untuk memudahkan monitoring dan evaluasi
7. Reorientasi pembangunan menuju pembangunan kemaritiman dengan pencapaian penanaman modal yang lebih progresif.

Daftar Pustaka

- Arsyad, R., 2012, *Kelautan atau Maritim?*, shnews.co, Rabu, 13 Juni 2012
- Atmadja, M., 1996, *Eksistensi Indonesia sebagai Negara Kepulauan*, disampaikan pada peringatan Sarasehan Syukuran Makassar Serui (SSMS96) di Ujung Pandang, 30 Juli 1996, dalam rangka mengenang 50 tahun pembuangan ketujuh tokoh pergerakan kebangsaan Makassar ke Serui, Yapen, Irian Jaya
- Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), 2004. *Perkembangan Penanaman Modal Asing (PMA) dan Dalam Negeri (PMDN) Triwulan 1 2014*;
- Badan Pusat Statistik. *Berbagai terbitan berita resmi statistik*;
- Bryson, John M. 2005. *Perencanaan Strategis; Bagi Organisasi Sosial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Dahuri, R., 2013, *Momentum Mengembalikan Kejayaan Negara Maritim*, [Koran Sindo](#), Jum'at, 13 Desember 2013
- Dewan Kelautan Indonesia, 2011, *Satukan NKRI Dengan Mewujudkan Negara Maritim Indonesia yang Mandiri, Maju, Adil dan Makmur*, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Jakarta.
- FAO, 2014. *Fishstat April 2014*; Rome
- Handoko, T. Hani. 2003. *Manajemen; Edisi 2*. Yogyakarta: BPTE
- <http://www.beritasatu.com/ekonomi/144599-mewujudkan-indonesia-sebagai-negara-maritim-yang-maju.html>
- Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2012, *Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*, Jakarta.
- Kompas, 2011, *Indonesia Belum Bisa Jadi Negara Maritim*, edisi 9 Februari 2011, Jakarta.
- Kompas, 2011, *Mengubah Wawasan, Membangun Kelautan*, edisi 8 Februari 2011, Jakarta.
- Kusumastanto, T. 2003. *Kebijakan Kelautan di Era Otonomi Daerah*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Kusumastanto, T. 2013. *Pengembangan Ekonomi Maritim: Tantangan Perekonomian Indonesia*. Program Studi Pasca Sarjana Port, Shipping and Logistics Management. Institut Pertanian Bogor, Bogor
- Kusumastanto, T. 2014. *Strategi Pembangunan Indonesia Sebagai Negara Maritim*. IPB.
- Kusumastanto. T. 2006. *Ekonomi Kelautan*. Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan, Institut Pertanian Bogor. Bogor
- Marissa. 2008. *Manajemen Public Relation; Strategi Menjadi Humas Profesional*. Jakarta: Kencana Pranada Media Grup
- Mathis, Robert .L, dan John H. Jackson. 2001. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Salemba Empat

PKSPL-IPB, 2004. Strategi Pemanfaatan Dan Pengelolaan Sumberdaya Perikanan dan Ke. lautan;
PKSPL IPB. Bogor

Sondakh, B.K. 2004. Urgensi Kepemimpinan Nasional Bervisi Kelautan Dalam Perspektif
Pertahanan Dan Keamanan. Prosiding INDONESIA OCEAN OUTLOOK 2004 *"LAUT MASA
DEPAN BANGSA"*. Pusat Kajian sumberdaya Pesisir dan Lautan (PKSPL-IPB);

UN-Comtrade, 2014. www.un.org

Undang-Undang No 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional
Tahun 2005-2025;

Undang-Undang No 31 Tahun 2004 Jo UU No 45 Tahun 2009 tentang Perikanan.

World Bank, 2011. Indeks Kinerja Logistik Indonesia : Pemicu di balik Agenda Reformasi

Mengetahui
Asisten Deputi Fiskal

Tenaga Ahli Dinamika
Lingkungan Strategis
Pembangunan Kemaritiman

Andie Megantara

M. Rizal Taufikurohman