

Menggagas Konsep Maritim 2045

Okto Irianto, dkk.



Menggagas Konsep Maritim 2045

PENULIS

Sarwono Kusumaatmadja
Tukul Rameyo Adi
Susilastuti Dwi Nugraha Jati
Darma Agung Setya Irfiansyah
Hendra Yusran Siry
Ludiro Madu
Lukmandono
Anang Siswanto

Nova Vincentia Pati
Sylvia Prisca Delima
Thomas Nugroho
Hotden Leonardo Nainggolan
Nikolaus Loy
Minto Basuki
Dian Inda Sari

BP No. 6834
No. KDT. 081
ISBN 978-602-260-461-7

xiii + 302 hlm.
16 × 24 cm

Editor
Okto Irianto
Venda Yolanda Pical
Alfonsina Marthina Tapotubun

Penyelarasa Bahasa
Febi Dasa Anggraini
Mirza Ahmad Heviko

Penata Letak
Ratih Rahayu

Perancang Sampul
Aly Ibnu Husein

Diterbitkan oleh
Penerbitan dan Percetakan
Balai Pustaka
Jalan Bunga No. 8–8A
Matraman, Jakarta 13140
Tel. (6221) 8583369,
Faks. (6221) 29622129
Website: <http://www.balaipustaka.co.id>

Cetakan Pertama: Desember 2021
©Hak Cipta dilindungi oleh Undang-Undang

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta

Ketentuan Pidana

Pasal 113:

- (1) Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).
- (2) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- (3) Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
- (4) Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).

SAMBUTAN

Buku ini merupakan kerja sama Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi dengan beberapa penulis yang terdiri dari negarawan, pemerhati kebijakan, serta para dosen di berbagai perguruan tinggi di Indonesia.

Saya ingin menyampaikan terima kasih kepada seluruh penulis yang telah bekerja sama sehingga buku ini dapat diselesaikan dengan baik. Menurut saya pendekatan buku ini sangat baik karena para penulis yang beragam pada akhirnya berhasil memberikan perspektif yang relatif lengkap terhadap konsep Haluan Maritim Nasional yang sedang kami gagas. Merupakan keinginan kami agar konsep Haluan Maritim Nasional ini dapat menjadi salah satu referensi dalam penyusunan kebijakan pembangunan Indonesia jangka panjang agar tercipta Indonesia Emas yang kita cita-citakan di tahun 2045.

Saya juga ingin mengucapkan terima kasih kepada Balai Pustaka yang menerbitkan buku ini. Balai Pustaka selaku penerbit yang memiliki sejarah panjang ternyata mendukung penuh usaha kami untuk meningkatkan literasi kemaritiman. Saya sangat mengapresiasi hal ini. Mudah-mudahan kerja sama penerbitan buku ini merupakan kerja sama pertama yang akan dilanjutkan di masa-masa yang akan datang.

Desember 2021

Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi

Luhut Binsar Pandjaitan

KATA PENGANTAR

Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia. Sebagian besar wilayah Indonesia adalah perairan. Oleh karena itu, Indonesia sejak dahulu dikenal sebagai negara maritim.

Meskipun negara Indonesia dikenal sebagai negara maritim, namun pemanfaatan sumber daya maritim yang ada belum dimanfaatkan secara maksimal. Masih banyak kendala atau permasalahan yang dihadapi bangsa Indonesia dalam mengelola potensi, khususnya bidang kelautan ini.

Selain itu, dengan potensi sumber daya maritim yang dimiliki, Pemerintah Indonesia berharap menjadi poros maritim dunia. Cita-cita ini mengacu kepada Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI). Melalui KKI ini, Pemerintah menyadari masih terdapat kendala atau permasalahan dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Oleh karena itu, untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim diperlukan kajian dan masukan dari berbagai kalangan, khususnya para pakar di bidang kelautan dan kemaritiman. Selain itu, harus pula dibuat landasan atau acuan dalam menyusun strategi agar cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dapat terwujud.

Buku *Menggagas Konsep Maritim 2045* ini berisi kajian dari 14 penulis terkait kemaritiman Indonesia. Semoga dengan hadirnya buku *Menggagas Konsep Maritim 2045* ini, cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia bisa diwujudkan. Selain itu, potensi sumber daya maritim Indonesia bisa dimanfaatkan secara maksimal.

Semoga cita-cita mulia ini terwujud.

Balai Pustaka

PENGANTAR EDITOR

Presiden Jokowi kembali menyinggung keinginan kolektif bangsa untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Hal tersebut disampaikannya dalam sambutannya di acara puncak peringatan Hari Maritim Nasional 2021. Presiden menyatakan bahwa sebagai negara kepulauan terbesar di dunia selayaknya Indonesia menjadi poros maritim dunia. Selain itu Presiden Jokowi menginginkan agar ekonomi biru Indonesia semakin diperkuat yang ditunjukkan dari kerja nyata, mulai dari meningkatkan konektivitas laut dan keamanan maritim dengan tujuan agar dapat melindungi kepentingan rakyat serta menumbuhkan ekonomi yang merata.

Selama lebih kurang tujuh tahun terakhir ini strategi untuk mencapai cita-cita poros maritim dunia, seperti yang disinggung presiden di atas, mengacu kepada Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) yang disusun untuk dilaksanakan setiap lima tahun. Dalam dokumen Kebijakan Kelautan Indonesia I, yang tertuang dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017, tercantum visi bangsa untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan pertahanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.

Dalam pelaksanaan KKI selama ini, Pemerintah menyadari dua hal. Pertama adalah terdapat kesulitan dalam mendefinisikan acuan dan strategi yang efektif dan efisien atas kebijakan kemaritiman Indonesia yang sangat luas apabila target pencapaiannya adalah dalam jangka waktu 5 tahunan. Hal kedua adalah kesadaran bahwa isu kemaritiman merupakan isu jangka panjang yang membutuhkan konsistensi implementasi walaupun terdapat pergantian pemerintahan. Pemerintah menyadari bahwa dibutuhkan suatu peta jalan atau tepatnya suatu haluan kebijakan kemaritiman jangka panjang. Untuk itu pemerintah saat ini sedang menyusun rencana kebijakan kemaritiman jangka panjang tersebut yang diberi nama Haluan Maritim Nasional. Diharapkan konsep Haluan Maritim Nasional ini dapat menjadi salah satu pilar utama pembangunan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) tahun 2024–2045.

Konsep Haluan Maritim Nasional harus diformulasi dengan baik dengan mempertimbangkan berbagai faktor dan kondisi masa kini dan perkembangan di masa yang akan datang sehingga mampu tercipta sintesis yang baik dengan kebijakan-kebijakan pembangunan lainnya. Konsep Haluan Maritim Nasional harus dikenalkan kepada seluruh komponen bangsa, baik dari dalam maupun luar pemerintahan, sehingga akan tercipta rasa memiliki bersama. Selain itu, hal yang lebih penting lagi adalah perlunya keterbukaan pemerintah dalam menerima dan menyaring masukan dari seluruh pihak terkait agar terbangun suatu konsep yang menyeluruh, efektif, dan membumi.

Salah satu upaya yang dilakukan oleh Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Investasi dalam menerima dan menyaring masukan di atas adalah dengan mengundang kalangan akademisi, pemerhati, serta praktisi kebijakan untuk menuangkan konsep pemikiran kebijakan kemaritiman melalui suatu kumpulan tulisan ilmiah. Tulisan-tulisan ini kemudian disatukan dalam sebuah buku dan diterbitkan oleh suatu penerbit nasional sehingga akan tersedia secara luas. Buku ini diharapkan dapat membahas semua komponen kebijakan kemaritiman, mulai dari kegigihan diplomasi, kekokohan kedaulatan, pembangunan ekonomi, dinamika sosial kemasyarakatan, maupun geliat budaya.

Terdapat 14 tulisan yang berhasil dikumpulkan dalam buku ini. Dengan maksud untuk memberikan gambaran yang lengkap mengenai gagasan Haluan Maritim Nasional, maka tulisan tersebut disusun dalam 5 (lima) bagian sebagai berikut: 1. Budaya maritim dan sejarah gagasan kemaritiman Indonesia; 2. Lingkungan strategis, pertahanan dan keamanan, serta diplomasi kemaritiman; 3. Pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia; 4. Pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan; dan 5. Ekonomi, infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan.

Bagian pertama yang membahas budaya maritim dan sejarah gagasan kemaritiman Indonesia diwakili oleh tiga buah tulisan. Tulisan pertama menjadi pengantar ke arah konsep Haluan Maritim Nasional yang sebenarnya bukan merupakan konsep baru. Untuk itu Sarwono Kusumaatmadja, penulis paling senior dalam buku ini yang pernah menjabat sebagai Menteri Eksplorasi Laut/Kelautan Perikanan 1999--2001, merupakan narasumber yang sangat kredibel untuk mengantar pembaca ke dalam wacana kemaritiman dalam pemerintahan Indonesia

modern. Melalui tulisan berjudul “Menggenapkan Haluan Maritim Nasional”, Sarwono Kusumaatmadja menguraikan perjalanan konsep Wawasan Nusantara sejak Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957 yang telah melintasi perjalanan panjang berbagai pemerintahan selama ini. Tulisan ini mengingatkan bahwa kegigihan tersebut harus “digenapkan” melalui rumusan Haluan Maritim Nasional sebagai bagian RPJP 2024--2045 sehingga konsep tersebut harus dirumuskan dengan visi jangka panjang melalui strategi pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan yang berwawasan lingkungan.

Tulisan di atas kemudian diikuti oleh Tukul Rameyo Adi yang menjabarkan pengembangan budaya kemaritiman Indonesia melalui tulisan yang berjudul “Bangkit Budaya Bahari: Peningkatan Literasi Kebaharian dalam Kerangka Haluan Maritim 2024. Memulangkan Sirih ke Gagangnya, Pinang ke Tampuknya”. Literasi bahari, dalam pandangan penulis, berkaitan dengan tingkat minat, pemahaman atau kemampuan anak bangsa memahami laut dan kelautan termasuk budaya di dalamnya, yang saat ini harus diakui berada dalam tingkat yang amat rendah. Tukul Rameyo juga berpandangan bahwa menyiapkan generasi masa depan yang memiliki literasi bahari kuat tidak kalah pentingnya dengan menyiapkan haluan maritim itu sendiri. Literasi bahari mutlak diperlukan untuk membentuk ekosistem pembangunan bagi pelaksanaan pembangunan nasional yang menempatkan kedaulatan kemaritiman sebagai salah satu haluanya.

Tulisan ketiga dalam bagian ini adalah “Media dan Promosi Budaya Maritim” oleh Susilastuti Dwi Nugraha Jati. Dengan mengandalkan pengalamannya sebagai wartawan, Susilastuti Dwi Nugraha Jati mengingatkan bahwa kredo wartawan adalah memperjuangkan kebenaran sehingga wartawan perlu dan patut ditempatkan sebagai agen untuk mempromosikan budaya maritim. Strategisnya peran wartawan ini mengharuskan wartawan memiliki *background* tentang potensi kemaritiman secara menyeluruh. Dalam kenyataannya selama ini potensi kemaritiman yang dipahami wartawan masih sebatas pada persoalan yang tampak di permukaan sehingga karya jurnalistik yang dihasilkan masih berupa berita-berita lempang (*straight news*). Susilastuti berpendapat perlunya sebuah intervensi agar wartawan bisa memainkan peran strategis secara maksimal dengan mengubah pola relasi antara wartawan dan struktur kuasa yang terlibat dalam masalah kemaritiman.

Bagian kedua membahas isu lingkungan strategis, pertahanan keamanan, dan diplomasi yang diwakili oleh tiga buah tulisan. Posisi geografis dan karakteristik Indonesia sebagai negara kepulauan mengharuskan cara pandang yang unik bagi setiap elemen pemerintahan terutama yang berkaitan dengan diplomasi dalam berinteraksi dengan negara lain di kawasan. Terdapat tiga tulisan dalam bagian ini. Tulisan pertama adalah “Membangun Kekuatan Pertahanan di Era Ketidakpastian” oleh Darma Agung Setya Irfiansyah. Dalam tulisannya ini penulis membahas perencanaan pertahanan Indonesia yang dihadapkan pada kondisi ketidakpastian pasca-Perang Dingin dengan aktor-faktor-vektor yang baru. Darma Agung Setya Irfiansyah mengingatkan bahwa pembangunan kekuatan pertahanan tidak bisa diselesaikan hanya dengan peningkatan rasio anggaran pertahanan terhadap PDB dan alutsista modern tetapi juga harus didukung dengan peneguhan kembali visi Poros Maritim, pengkajian ulang politik luar negeri, investasi pada teknologi serta restrukturisasi organisasi.

Diplomasi dengan corak wawasan kemaritiman mungkin bukan merupakan hal yang baru, namun implementasi faktual dari konsep itu perlu diperkuat dengan memberikan contoh yang telah ada dalam kancah diplomasi Indonesia selama ini. Untuk itu tulisan kedua dalam bagian ini sangat penting karena mengangkat pengalaman diplomasi Indonesia dalam salah satu organisasi kemaritiman kawasan yaitu CTI-CFF (Coral Triangle Initiative for Coral Reefs, Fisheries, and Food Security). Tulisan kedua ini berjudul “CTI-CFF Sebagai Wahana Diplomasi Politik Maritim Indonesia” oleh Hendra Yusran Siry dari Kementerian Kelautan dan Perikanan yang merupakan narasumber paling tepat untuk menulis karena pengalamannya menjabat sebagai Interim Executive Director, Regional Secretariat, CTI-CFF pada tahun 2018-2019. Dalam tulisannya ini Hendra Yusran Siry menguraikan sejarah pendirian CTI-CFF yang merupakan inisiatif pemerintah Indonesia. Tidak lupa dijelaskan juga mengenai struktur dan mekanisme operasional sehari-hari CTI-CFF. Di akhir tulisannya Hendra Yusran Siry menekankan pentingnya CTI-CFF menjadi bagian utama strategi diplomasi dan kebijakan luar negeri Indonesia di bidang kelautan.

Tulisan ketiga adalah “Memperkuat Diplomasi Indonesia Dengan Menggunakan Identitas Maritim” oleh Ludiro Madu dari Universitas Pembangunan Nasional Veteran (UPN Veteran) Yogyakarta. Dalam

tulisan ini Ludiro Madu melakukan analisis untuk mengidentifikasi upaya yang perlu dilakukan Indonesia melalui kebijakan luar negeri Indonesia guna mewujudkan cita-cita sebagai poros maritim dan pusat peradaban maritim dunia. Ludiro Madu mengingatkan bahwa kebijakan luar negeri Indonesia perlu memainkan faktor strategis dari karakteristik maritim dalam setiap kebijakan luar negeri dan diplomasi di tengah semakin kuatnya perebutan pengaruh antar-negara di kawasan Indo-Pasifik. Karakteristik itu berkaitan dengan penguatan konektivitas maritim di tingkat domestik, kerja sama maritim dengan negara-negara kepulauan dunia, dan kontribusi positif untuk mengurangi konflik maritim.

Bagian berikutnya adalah pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia yang diisi dengan empat buah tulisan. Tulisan pertama adalah “Rantai Nilai dan Tata Kelola Sumber Daya Maritim” oleh Lukmandono dan Anang Siswanto dari Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya (ITATS). Dalam tulisan tersebut Lukmandono menyampaikan pentingnya model pendekatan rantai nilai yang merupakan rangkaian kegiatan berkesinambungan yang dapat dilakukan oleh institusi terkait sejak memulai produksi produk, penjualan, distribusi, dan penyediaan produk dengan cara yang dapat menambah nilai kepada pelanggan. Tulisan kedua adalah “Nilai dan Ambisi Strategis Haluan Maritim Nasional 2045” oleh Nova Vincentia Pati dari Universitas Sam Ratulangi, Manado. Pada tulisan ini Nova Vincentia Pati mencoba menawarkan konsep investasi maritim Indonesia menuju tahun emas 2045 dengan menggunakan konsep Maritime 2050 dari negara Inggris sebagai pembandingan.

Sementara itu, Sylvia Prisca Delima dari Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta membedah isu pendidikan dan riset kemaritiman dalam tulisan ketiga. Sylvia Prisca Delima menyampaikan hasil riset mengenai arah maritim nasional dengan merangkum sejumlah pembelajaran terbaik dari berbagai negara yang kemudian disilangkan dengan konsep wawasan kemaritiman berbasis geografi manusia Indonesia dan pendekatan pembangunan berbasis maritim. Berdasarkan hasil analisis ini, Sylvia Prisca Delima mengungkapkan sejumlah gagasan pokok berkenaan dengan pendidikan dan riset kemaritiman yang dapat dipertimbangkan serta lompatan yang diperlukan demi mewujudkan visi haluan maritim Indonesia.

Bagian ini ditutup dengan tulisan keempat yang berjudul “Pengelolaan Sumber daya Kelautan dalam Perspektif Ekonomi Politik” oleh Thomas Nugroho yang berasal dari Institut Pertanian Bogor (IPB). Thomas Nugroho menguraikan permasalahan yang dihadapi dalam pengelolaan sumber daya kelautan selama ini. Pengelolaan yang dijalankan dengan prinsip-prinsip dasar berkelanjutan, keterpaduan, transparansi, partisipasi, dan keadilan sering kali menghadapi berbagai tantangan dan masalah menyangkut realitas sosial, interaksi proses ekonomi, politik, kepentingan, dan kekuasaan dalam pembangunan di masyarakat. Sebagai kesimpulan, penulis menyarankan adanya analisis pengelolaan yang komprehensif berkaitan dengan aspek struktur, aspek kelembagaan, aspek tokoh, dan dinamika interaksi.

Pada bagian berikutnya terdapat dua tulisan yang membahas isu pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut. Tulisan yang pertama adalah “Pengelolaan Ruang Pesisir dan Perlindungan Masyarakat Pesisir” oleh Hotden Leonardo Nainggolan, salah satu pengajar di Universitas HKBP Nommensen, Medan. Dalam tulisannya ini, Hotmen Leonardo Nainggolan mengkaji pengelolaan ruang pesisir dan perlindungan masyarakat pesisir. Tulisan ini menyimpulkan dua hal penting yaitu: *Pertama*, perlunya perhatian khusus dari pemerintah pusat dan daerah dalam pengelolaan sumber daya yang sifatnya lintas wilayah seperti sumber daya perikanan dan kelautan mengingat besarnya kemungkinan timbulnya konflik kewenangan. *Kedua*, salah satu upaya alternatif untuk meminimalkan dampak negatif pembangunan yang merusak ekosistem pesisir adalah dengan konservasi dan pemulihan sumber daya alam pesisir berkelanjutan melalui pemulihan kawasan mangrove, peningkatan kualitas habitat, peningkatan kualitas kawasan hijau, dan pemberdayaan masyarakat terhadap kawasan mangrove melalui pendekatan partisipatif dan kemitraan.

Tulisan kedua adalah “Agar Ruang Tak Jadi Raung: Konflik dan Demokratisasi Tata Ruang Maritim” yang disampaikan oleh Nikolaus Loy dari UPN Veteran Yogyakarta yang mencoba menjawab pertanyaan mengenai demokratisasi, formulasi, dan implementasi tata kelola ruang pesisir dalam mengurangi konflik di masa depan. Untuk menjawab masalah ini, Nikolaus Loy menggunakan gagasan Levebre tentang produksi ruang dan konsep *soft space* yang berargumen bahwa pemetaan

dan zonasi yang dilakukan negara sering berbenturan dengan ruang dan lingkungan yang lebih dulu beroperasi yaitu komunitas-komunitas lokal atau adat terkait. Nikolaus Loy berargumen bahwa konflik di masa depan dapat dihindari apabila proses produksi ruang dinegosiasikan secara demokratis yaitu dengan menggunakan pendekatan *soft space*.

Pada bagian ekonomi dan infrastruktur kelautan dan peningkatan kesejahteraan terdapat dua tulisan yaitu pertama dari Minto Basuki, akademisi dari ITATS dan Dian Inda Sari dari Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Graha Kirana, Medan. Tulisannya yang berjudul “Ekonomi Maritim *Ship Recycling* dalam Perspektif Teknologi Kelautan” membahas salah satu potensi ekonomi kelautan besar yang sangat menarik yang selama ini luput menjadi perhatian. Potensi tersebut adalah industri *ship recycling* dari kapal-kapal tua yang tidak dapat beroperasi secara ekonomis lagi. Potensi ini cukup besar karena jumlah kapal yang tidak ekonomis tersebut telah mencapai lebih dari 8000 kapal sehingga potensi besi yang dapat didaur ulang mencapai lebih dari 11 juta ton. Sementara itu Dian Inda Sari membahas konsep Ekosistem Logistik Nasional dalam tulisannya yang berjudul “Urgensi Ekosistem Logistik Nasional dalam Roadmap Aspek Kemaritiman dan Aspek Investasi Haluan Maritim Indonesia 2045”. Penulis mengingatkan bahwa Ekosistem Logistik Nasional harus berfungsi sebagai agregator serta kolaborator agar logistik di Indonesia dapat beroperasi secara lebih efisien. Dian Inda Sari mengidentifikasi beberapa isu yang perlu ditindaklanjuti antara lain perlunya penerapan sistem ini di seluruh pelabuhan Indonesia di samping penataan infrastruktur pelabuhan seperti Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), kelembagaan Kekarantinaan, serta tata ruang pelabuhan.

Buku ini disusun dengan harapan dapat memberikan sumbangan dalam penyusunan konsep Haluan Maritim Nasional yang lengkap, lugas, fleksibel, dan bervisi jangka panjang. Disadari sepenuhnya bahwa isu kemaritiman merupakan spektrum yang sangat luas. Keterbatasan waktu dan sumber daya menyebabkan tulisan di dalam buku ini baru dapat mengangkat beberapa isu dalam lima tema umum khazanah kemaritiman Indonesia. Namun demikian diharapkan 14 tulisan ini dapat berfungsi selayaknya konstelasi bintang dalam perjalanan kapal di tengah samudra.



Buku ini telah diterbitkan pada tahun 2021 dengan judul “Menggagas Haluan Maritim Nasional.” Dengan pertimbangan frase Haluan Maritim Nasional dan berbagai masukan maka judul buku ini diganti menjadi “Menggagas Konsep Maritim 2045”. Selain itu, buku ini juga telah dipresentasikan pada Seminar Nasional Maritim 2021 pada tanggal 20 s.d. 21 Desember 2021 di Bogor.

Okto Irianto

DAFTAR ISI

Sambutan	iii
Kata Pengantar	iv
Pengantar Editor	v
Bagian 1 Budaya Maritim dan Sejarah Gagasan Kemaritiman Indonesia	1
Mengenapkan Haluan Maritim Nasional: <i>Sarwono Kusumaatmadja</i>	2
Bangkit Budaya Bahari: Peningkatan Literasi Kebaharian dalam Kerangka Haluan Maritim 2045: Memulangkan Sirih Ke Gagangnya, Pinang Ke Tampuknya: <i>Dr. Ir. Tukul Rameyo Adi, M.T.</i>	8
Wartawan Di Pusaran Kompleksitas Isu-Isu Kemaritiman: <i>Susilastuti Dwi Nugraha Jati</i>	32
Bagian 2 Lingkungan Strategis, Pertahanan Keamanan, dan Diplomasi	51
Membangun Kekuatan Pertahanan Di Era Ketidakpastian: <i>Darma Agung Setya Irfiansyah</i>	52
Cti-Cff Sebagai Wahana Diplomasi Politik Maritim Indonesia: <i>Hendra Yusran Siry</i>	73
Memperkuat Diplomasi Indonesia Dengan Menggunakan Identitas Maritim: <i>Ludiro Madu</i>	107
Bagian 3 Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia	125
Rantai Nilai dan Tata Kelola Sumber Daya Maritim: <i>Lukmandono - Anang Siswanto</i>	126
Nilai dan Ambisi Strategis Haluan Maritim Nasional 2045: <i>Nova Vincentia Pati</i>	144
Transformasi Pembangunan Manusia dan Penalaran Daya Lenting Maritim: <i>Sylvia Prisca Delima</i>	162
Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dalam Perspektif Ekonomi Politik: <i>Thomas Nugroho</i>	182
Bagian 4 Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Laut	205
Pengelolaan Ruang Pesisir dan Perlindungan Masyarakat Pesisir: <i>Hotden Leonardo Nainggolan: Hotden Leonardo Nainggolan</i>	206
Agar Ruang Tak Jadi Raung: Konflik dan Demokratisasi Tata Ruang Maritim: <i>Nikolaus Loy</i>	234



xiv

Bagian 5 Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan	253
Ekonomi Maritim Ship Recycling dalam Perpektif Teknologi Kelautan: <i>Minto Basuki</i>	254
Urgensi Ekosistem Logistik Nasional dalam Roadmap Aspek Kemaritiman dan Aspek Investasi Haluan Maritim Indonesia 2045: <i>Dian Inda Sari</i>	273
Biodata Singkat Penulis	297

Bagian 1

Budaya Maritim dan Sejarah Gagasan Kemaritiman Indonesia



Sumber Gambar:
<https://pixabay.com>

MENGGENAPKAN HALUAN MARITIM NASIONAL

Oleh: **Ir. Sarwono Kusumaatmadja**

ABSTRAK

Tulisan berjudul Menggenapkan Haluan Maritim Nasional merupakan narasi singkat yang mengurai perkembangan wujud Wawasan Nusantara sejak Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957 yang ditindaklanjuti dengan aktivitas diplomasi tanpa henti selama 24 tahun melintasi berbagai rezim yang datang silih berganti. Cita-cita mewujudkan negara maritim kelas dunia dicanangkan pada 2014 oleh Presiden Joko Widodo melalui niat mewujudkan Poros Maritim Dunia. Upaya rintisan ini perlu digenapkan melalui rumusan Haluan Maritim Nasional sebagai bagian RPJP 2024-2045. Presiden Joko Widodo merupakan pemimpin negara pertama yang mencanangkan Poros Maritim Dunia segera setelah beliau dinyatakan terpilih pada 2014, disusul dengan pembentukan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Selanjutnya telah dirumuskan Kebijakan Kelautan Indonesia tertuang dalam Perpres No. 16 Tahun 2017 yang telah menuaikan hasil yang tentunya memerlukan peningkatan di masa datang, melalui Haluan Maritim Nasional seperti di atas. Hal ini sungguh merupakan peluang dan tantangan yang sangat menarik, mengingat suasana global dewasa ini yang sedang mengalami krisis multidimensi.

Di tengah krisis parah ini, Indonesia diramalkan oleh lembaga-lembaga kajian ekonomi ternama akan mengalami pertumbuhan ekonomi yang positif, lebih baik dari banyak negara lain. Haluan Maritim Nasional berjangka panjang perlu dirumuskan supaya pertumbuhan ekonomi bisa berkelanjutan, tentunya dengan berwawasan lingkungan.

PENDAHULUAN

Pencanangan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia oleh Presiden Joko Widodo pada 2014 merupakan inovasi kebijakan sebagai tindak lanjut dari pengakuan internasional terhadap laut antarpulau kita

sebagai wilayah nasional melalui Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957. Klaim tersebut diperjuangkan secara gigih, konsisten, dan kreatif melalui kegiatan diplomasi tanpa henti selama 24 tahun melintas berbagai rezim pemerintahan yang berbeda, berujung pada pengakuan dunia terhadap klaim wilayah perairan antarpulau Indonesia pada 1982 melalui United Nations Convention of the Law of the Sea (UNCLOS) 3.

Tanpa menunggu pengakuan internasional, peraturan perundangan tentang maritim serta embrio kelembagaannya sudah lama dibentuk menjelang UNCLOS 3. Misalnya, Presiden Soekarno membentuk Kementerian Koordinator Kompartemen Maritim dalam Kabinet Dwikora dengan Alm. Ali Sadikin sebagai Menteri pada 1966 yang diwarnai oleh krisis politik dewasa itu, sehingga tidak berkelanjutan.

Selama pemerintahan Orde Baru, dengan tidak menunggu pengakuan UNCLOS, diplomasi maritim berjalan terus dengan negara-negara tetangga, bersamaan dengan penentuan batas-batas wilayah negara kepulauan. Namun dengan pembangunan ekonomi yang berorientasi daratan, perkembangan perekonomian maritim dikesampingkan, dan terjadi semacam gejala “zero growth” di bidang kemaritiman.

Pada 1985, sesudah ratifikasi UNCLOS 3 oleh Indonesia, sejenak terjadi perbincangan yang ramai tentang kemaritiman, dimana publik diperkaya pengetahuan sejarah kemaritiman Nusantara, bahkan sebelum era Kolonialisme oleh KH. Abdurrahman Wahid. Diskursus kemaritiman kembali sepi serta hidup kembali di awal Era Reformasi, ketika KH. Abdurrahman Wahid terpilih sebagai Presiden pada 1999, dengan terbentuknya Kementerian Eksplorasi Laut yang kemudian mengalami perubahan nomenklatur menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan sampai sekarang.

Presiden Joko Widodo menindaklanjuti penancangan Poros Maritim Dunia, antara lain: dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) I, dengan tujuh kebijakan utama yang komprehensif, setelah sebelumnya membentuk Kementerian Koordinator Kemaritiman yang berkembang menjadi Kementerian Koordinator Maritim dan Investasi. Dengan kesadaran bahwa diperlukan acuan kebijakan yang lengkap serta berjangka panjang dalam zaman yang penuh perubahan cepat, maka disusun rencana acuan kebijakan kemaritiman yang berjangka panjang untuk menciptakan Haluan Maritim Nasional sebagai bagian dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) 2024–2045.

VUCA

Dunia dewasa ini ditandai oleh berbagai dinamika perubahan yang sulit terbaca arahnya, disebabkan oleh:

1. Akselerasi perubahan iklim yang ditandai oleh perubahan karakter kebencanaan yang pada awalnya disebut “creeping disaster” menjadi karakter bencana yang ganas dan sulit diduga.
2. Pandemi Covid-19 yang muncul tiba-tiba dua tahun lalu di Wuhan, Cina dan cepat menyebar ke seluruh dunia. Tingkat penularan dan kematian Covid-19 berbeda di tiap negara. Indonesia pada awalnya mengalami serbuan pandemi yang ganas, dan sekarang berada dalam jajaran negara yang terbaik menanganinya. Penyebab pandemi maupun penanganannya sedunia terkesan kacau, kadang-kadang dengan tampilan “tiba masa tiba akal”, penuh improvisasi dan realisasi yang beragam.
3. Perkembangan era informatika digital, di samping menimbulkan jasa-jasa baru yang serba memudahkan, namun juga menciptakan berbagai ketidakpastian baru, dengan berkembangnya aplikasi berbasis kecerdasan buatan.
4. Kecenderungan geopolitik di masa mendatang yang penuh ketidakpastian.
5. Keadaan di atas menonjolkan penggunaan kosakata yang seakan-akan baru, yaitu apa yang disebut VUCA, singkatan dari:
 - *Volatile* = bergejolak
 - *Uncertain* = tidak berkepastian
 - *Complex* = kompleks, ruwet
 - *Ambiguous* = tidak jelas, multitafsir
6. Istilah VUCA digunakan pertama kali oleh kalangan terbatas pada 1987 dan mulai digunakan di lembaga-lembaga kajian militer setelah runtuhnya Uni Soviet yang mengawali berakhirnya perang dingin. Pendekatan VUCA dewasa ini sudah mulai lazim digunakan dalam bahasan isu-isu strategis di berbagai organisasi yang berbeda jenis dan rumpunnya.

PERKIRAAN KE DEPAN TERKAIT TOPIK-TOPIK TERTENTU

Berlatar uraian sebelumnya, akan dikemukakan beberapa jenis isu terpilih secara acak sebagai berikut:

1. Perubahan iklim dan kewilayahan laut.

Fenomena perubahan iklim seperti dikemukakan terdahulu mengalami perubahan manifestasi, mulai sebagai “creeping disaster” ketika pada awalnya terdeteksi oleh institusi peneliti iklim sampai ke situasinya sekarang dengan tampakan kebencanaan yang ganas dan sulit diduga. Adapun yang bisa dipastikan dari gejala VUCA ini adalah bahwa permukaan air laut telah dan akan mengalami peningkatan. Luasan daratan di seluruh dunia akan berkurang, banyak pulau kecil akan tenggelam. Entah kapan terjadi, wilayah daratan negara-negara kepulauan kecil (*small island states*) akan habis tertelan oleh kenaikan permukaan air laut. Indonesia pun sedang dan akan mengalami penyusutan wilayah darat di wilayah pantai dan pulau-pulau kecil. Hal ini akan membawa konsekuensi terhadap eksistensi dari “small island states” dan juga deliniasi perbatasan negara kepulauan seperti Indonesia.

Diperlukan opsi-opsi ke depan melalui diplomasi maritim untuk menentukan opsi terbaik. Misalnya, suatu negara perbatasannya tetap diakui ketika wilayah negara tersebut diakui UNCLOS, terlepas dari apa yang terjadi kemudian sebagai dampak perubahan iklim.

2. Keamanan lalu lintas maritim dan pertahanan laut.

Melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), pelayaran internasional dijamin hak lintasnya sejauh terbukti bermaksud damai dan “innocent” (tak berdosa). Namun situasi VUCA membuka kemungkinan pelanggaran yang sulit dideteksi dimana kapal-kapal yang melintas bisa saja membawa barang-barang ilegal, melakukan perdagangan manusia, membuang limbah ke laut, dan sebagainya baik melalui ALKI maupun di wilayah lain. Dalam situasi normal, pelanggaran ini bisa terjadi. Apakah dalam konteks VUCA sejak seperti ini akan cukup ditangani dengan sikap “business as usual”?

Jenis pelanggaran bisa amat beragam, mulai jenis-jenis tersebut di atas maupun pelanggaran oleh para pelaku dari manapun dengan motif berbeda didorong oleh situasi VUCA. Tidak lagi bisa diprediksi siapa dan apa, akan bergerak ke mana, serta atas dasar apa.

Menghadapi hal semacam ini, diperlukan sosok penegakan hukum di laut yang efektif dan berwibawa. Per definisi, negara maritim adalah negara yang memiliki armada niaga, yang punya pengaruh ekonomi global yang didukung oleh kekuatan militer sebagai pelindung. Berbagai lembaga riset ekonomi ternama telah meramalkan tumbuhnya ekonomi Indonesia menjadi salah satu yang terbesar di dunia, terbukti dengan keanggotaan kita di G20.

Proyeksi wibawa dan efektivitas penegakan hukum di laut, keselamatan laut, dan pertahanan laut kita menjadi sangat penting, tentu dengan tetap teguh memegang komitmen konstitusi untuk memelihara perdamaian dunia yang abadi. Proyeksi wibawa inilah yang akan membuat para petualang laut berpikir ulang sebelum melaksanakan niat pengacauan.

3. Riset kelautan dan “hyper connectivity”.

Ada ironi dalam kegiatan riset angkasa luar dan riset kelautan. Manusia berusaha mengarungi angkasa luar serta melakukan pendaratan di bulan dan planet Mars sejak 1960-an, yang semuanya terpublikasi luas. Namun riset laut dalam hanya sesekali ditampilkan dan tiap kali akan menimbulkan lebih banyak pertanyaan dari jawaban. Sumber daya mineral di bumi yang makin langka memperlihatkan indikasi meningkatnya riset di dasar laut dengan penggunaan teknologi canggih termasuk digital. Patut diduga bahwa riset kelautan yang dilakukan tidak transparan dengan tidak menghiraukan proses perizinan dalam rangka menghormati kedaulatan negara tuan rumah. Jika bisa masuk tanpa izin, mengapa harus minta izin? Demikian kira-kira nalarnya. Oleh karenanya, pihak penguasa teknologi digital di bidang riset kelautan (dalam konteks VUCA pihak tersebut belum tentu entitas negara) bisa memanfaatkan “hyper connectivity” untuk “mencuri” informasi strategis di laut, termasuk laut dalam. “Hyper connectivity” adalah bagian dari VUCA yang melukiskan kemampuan teknologi informatika digital untuk menjalin konektivitas yang lebih dari lengkap, dengan penggunaan kecerdasan buatan yang mampu menciptakan berbagai kemungkinan yang seakan tidak terbatas,

termasuk kemungkinan menciptakan instabilitas. Gunakan VUCA untuk menciptakan VUCA yang lebih dahsyat lagi. Demikian kira-kira apa yang bisa terjadi dengan penggunaan kecerdasan buatan.

Menghadapi hal ini, pilihan kebijakan riset kelautan adalah melakukan kolaborasi dengan pihak yang relatif bersahabat dengan kepentingan nasional, sehingga walaupun tetap dalam suasana VUCA, bisa diambil opsi yang relatif lebih lunak risikonya.

PENUTUP

Tulisan di atas hanyalah semacam sampel tentang isu-isu kelautan dan kemaritiman yang tentunya tidak lengkap. Banyak hal lain yang sangat penting, tetapi tidak diungkap dalam sajian narasi. Misalnya tentang Segitiga Terumbu Karang (*Coral Reef Triangle*) di perairan Pasifik yang dijuluki *the Amazon of the Sea* dengan keanekaragaman hayati laut yang tinggi. Tentang hutan mangrove dan padang lamun sebagai karbon biru yang berperan penting dalam mitigasi perubahan iklim. Tidak semua bisa dimuat dalam narasi ini. Diperlukan iuran pemikiran, pengalaman, dan wawasan dari banyak pihak untuk bergotong royong menyumbang jasa membentuk masa depan.

Menggenapkan Haluan Maritim Nasional dalam rangka penyusunan RPJP 2024–2045 adalah upaya yang tidak mudah. Diperlukan ikhtiar pembentukan persepsi yang luar biasa dengan berbagai aktor. Kita bisa berbesar hati bahwa jati diri negara kepulauan dapat dilakukan secara konsisten melintasi berbagai rezim pemerintahan di masa lalu, dan keterpanggilan sejarah ini bisa juga terulang di masa mendatang. Kita bisa menjelma menjadi lebah penakluk sekawanan hewan liar yang berkelahi, tidak menjadi pelanduk yang mati di tengah.

BANGKIT BUDAYA BAHARI: PENINGKATAN LITERASI KEBAHARIAN DALAM KERANGKA HALUAN MARITIM 2045: MEMULANGKAN SIRIH KE GAGANGNYA, PINANG KE TAMPUKNYA

Oleh: **Dr. Ir. Tukul Rameyo Adi, M.T.**

ABSTRAK

Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD) adalah gagasan kebangsaan untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, dan kuat. Sebuah Gagasan yang yang perlu dijabarkan dalam kerangka besar konsepsi pembangunan kemaritiman dan disusun menjadi kebijakan strategi yang akan dituangkan ke dalam bentuk peta alur (peta jalan) atau haluan pembangunan maritim nasional yang lebih operasional dan konkret Meningkatkan literasi kebaharian bagi generasi SDM masa depan untuk lebih mencintai, memahami laut, dan minat terhadap IPTEK kelautan menjadi faktor kunci bagi keberhasilan dalam mengawal haluan pembangunan maritim di masa depan, mengingat tingkat literasi kebaharian saat masih sangat rendah. Tulisan ini menguraikan secara ringkas alur pikir penyusunan kerangka besar konsepsi pembangunan kelautan yang dituangkan ke dalam Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) serta pengembangan konsepsi haluan maritim sebagai peta strategi jangka panjang mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim pada 2045. Dalam tulisan ini ditawarkan satu upaya peningkatan literasi kebaharian melalui gerakan Bangkit Budaya Bahari melalui tiga aksi, penguatan literasi kebaharian, aktivasi generasi maritim, dan inovasi berbasis budaya.

Kata Kunci: Poros Maritim Dunia, PMD, Haluan Maritim, Kebijakan Kelautan Indonesia, KKI, Budaya Bahari, Bangkit Budaya Bahari, Literasi Kebaharian, Literasi Maritim, Generasi Maritim.

HANTARAN PINANG SIRIH

Konsep negara adalah “tanah air” untuk pertamakalinya dinyatakan dalam peristiwa Sumpah Pemuda 28 Oktober 1928. “Tanah Air dinyatakan sebagai identitas bangsa Indonesia, yakni bangsa yang dibentuk oleh ciri darat dan laut, bangsa petani dan pelaut, serta bangsa yang menguasai segara dan gunung. Para pendiri negeri juga sangat menyadari bahwa perairan laut dan selat bukan sebagai pemisah, tetapi justru sebagai pemersatu bangsa dan negara yang mempunyai ribuan pulau-pulau.

Setelah Proklamasi Kemerdekaan Indonesia pada 17 Agustus 1945, kesatuan tanah dan air Indonesia menjadi lebih kuat karena Indonesia, dengan diplomasi dan tanpa menembak satu peluru pun, berhasil mengubah laut lepas yang memisahkan pulau-pulaunya menjadi perairan di bawah kedaulatan Indonesia, dimana pelaksanaan hak dan kewajibannya dijamin berdasarkan hukum laut internasional 182. Konvensi tersebut telah diratifikasi oleh Indonesia menjadi hukum nasionalnya. Kedaulatan atas perairan kepulauan akhirnya berhasil diamankan setelah adanya sanggahan dari negara-negara terhadap Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957 dan melalui negosiasi multilateral yang sulit selama lebih dari satu dekade dimana masyarakat internasional akhirnya mengakui keinginan kuat Indonesia untuk mewujudkan kesatuan tanah dan airnya melalui jalur hukum, inovasi, mulai dari proses proklamasi sepihak negara kepulauan hingga menjadi prinsip umum hukum internasional.

Pengakuan internasional terhadap Indonesia sebagai negara kepulauan sejak dicanangkan Deklarasi Juanda pada 13 Desember 1957 telah mengangkat nilai strategis dari aspek geografis Negara Kesatuan Republik Indonesia. Posisi strategis Indonesia tidak hanya dilihat sebagai persimpangan dua benua, Asia dan Australia, dan dua samudra, Samudra Pasifik dan Samudra Hindia, tetapi juga menjadi persimpangan antara produksi komoditas di selatan dan konsumen komoditas di utara, antara tenaga nonnuklir di selatan dan tenaga nuklir di utara. Posisi strategis Indonesia, bersama dengan faktor geografis dan kondisi sosial ekonomi, juga telah menempatkan Indonesia pada posisi penting di lingkungan global, yaitu dalam memengaruhi stabilitas politik dan ekonomi serta memengaruhi keamanan regional dan internasional.



Selain posisi persimpangan yang strategis, dengan kekayaan laut yang melimpah dan budaya maritim yang kuat, semangat untuk merevitalisasi era maritim Indonesia bukanlah hal yang mustahil. Langkah selanjutnya yang perlu dilakukan adalah mengubah pola pikir, sikap, dan pola tindakan bangsa yang dilandasi kesadaran akan wilayah maritim sebagai wadah bagi bangsa Indonesia untuk melakukan pembangunan yang berorientasi pada kelautan. Oleh karena itu, visi di bidang pembangunan maritim telah menjadi kebutuhan dan kebutuhan bagi Indonesia. Visi tersebut diwujudkan melalui visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD), melalui lima pilar pembangunan kemaritiman yang terdiri atas (1) membangun budaya bahari Indonesia; (2) menjaga laut dan sumber daya laut, dengan dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; (3) memberikan prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas laut, melalui pembangunan tol laut, pelabuhan laut dalam, industri perkapalan dan logistik serta wisata bahari; (4) memperkuat diplomasi maritim dan kerja sama di bidang kelautan, menghilangkan sumber-sumber konflik di laut seperti penangkapan ikan ilegal, pelanggaran kedaulatan, sengketa perbatasan, perompakan serta polusi laut; dan (5) membangun kekuatan pertahanan dan keamanan laut untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan laut sebagai bentuk tanggung jawab dalam menjaga keselamatan dan keamanan.

Visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD) mengandung pesan kebangsaan untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, yang mampu memberikan kontribusi positif bagi perdamaian dan keamanan kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasionalnya. Dengan wilayah perairan yang sangat luas melebihi daratannya, dan posisi antara yang strategis, maka visi PMD ini pun merupakan konsekuensi alami Indonesia untuk menguasai dan memanfaatkan perairannya bagi kepentingan rakyatnya dan menciptakan keamanan di wilayahnya sesuai dengan amanat konstitusi untuk "melindungi segenap bangsa dan seluruh rakyat Indonesia, untuk meningkatkan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan turut mewujudkan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial".

PMD beserta lima pilar pembangunan adalah sebuah gagasan yang perlu dijabarkan ke dalam konsepsi kerangka besar pembangunan kemaritiman yang lebih operasional agar bisa diimplementasikan ke dalam kegiatan pembangunan yang konkret. Kerangka besar pembangunan kemaritiman selanjutnya akan menjadi dasar penyusunan kebijakan strategi yang akan dituangkan ke dalam bentuk peta alur (peta jalan) atau haluan pembangunan maritim nasional.

Pembangunan kelautan di Indonesia mencakup aspek-aspek yang sangat luas dan kompleks yang saling terkait satu sama lain. Ada banyak aktor yang terlibat dalam pelaksanaan pembangunan kelautan di Indonesia. Program pembangunan kelautan perlu dilaksanakan secara holistik, integratif, tematik, dan sinergis menuju terwujudnya Indonesia sebagai PMD.

KEBIJAKAN KELAUTAN INDONESIA

Dalam upaya mewujudkan PMD tersebut, Pemerintah Republik Indonesia menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) sebagai pedoman bagi lembaga pemerintah Kementerian dan Non-Kementerian dan pemerintah daerah dalam perencanaan, pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi pembangunan di bidang kelautan, serta sebagai acuan bagi masyarakat pada umumnya dan sektor swasta berpartisipasi dalam pembangunan maritim untuk terwujudnya PMD. KKI merupakan instrumen kebijakan yang menyinergikan seluruh langkah dan gerakan seluruh pemangku kepentingan dalam mewujudkan cita-cita Indonesia menjadi PMD.

KKI merupakan langkah-tindak inisiatif untuk menjabarkan visi PMD dengan mengacu pada visi pembangunan Indonesia jangka panjang sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025.



Gambar 1. Tujuh Pilar Kebijakan Kelautan Indonesia (Sumber: Buku Putih KKI, 2017)

Gambar 1 memperlihatkan peta jalan yang memuat alur pikir pengembangan konsepsi kerangka besar KKI yang disusun. Berbasis pada tiga dasar sebagai landasan kebijakan (UU 17/2007 tentang RPJP 2005-2025, UU 32/2014 tentang Kelautan dan PMD) dan berpijak pada tujuh prinsip-prinsip pembangunan (Wawasan Nusantara, Ekonomi Biru, Tujuan Pembangunan Berkelanjutan, Partisipasi, Transparan, Tata Pemerintahan yang baik, serta Kesetaraan dan Pemerataan), Konsep Besar KKI disusun ke dalam dari 7 pilar kebijakan, 7 prinsip, dan 76 program strategis.

Tujuh pilar Kebijakan Kelautan Indonesia (Gambar 1), mencakup (1) pengelolaan sumber daya kelautan dan pengembangan sumber daya manusia; (2) keamanan laut, penegakan hukum dan keselamatan di laut; (3) tata kelola dan kelembagaan kelautan; (4) peningkatan ekonomi dan infrastruktur sektor kelautan serta peningkatan kesejahteraan; (5) pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut; (6) budaya bahari; dan (7) diplomasi maritim.

Misi lain KKI adalah pemerataan dalam pembangunan untuk memastikan bahwa individu atau kelompok individu diperlakukan secara adil, setara, dan saling menguntungkan, tanpa membedakan suku, ras, agama atau kepercayaan, dan jenis kelamin dengan tetap mengutamakan orang Indonesia yang tinggal di daerah terpencil atau yang belum terkoneksi dengan baik di luar Jawa, Bali, Lombok, dan Sumatra. KKI menjamin pembangunan Indonesia harus dilakukan dengan strategi Indonesia-sentris, “*look east policy*”, melalui program-program pembangunan yang nyata di pulau-pulau terluar dan terpencil, dengan mengutamakan peningkatan kesejahteraan kelompok berpenghasilan rendah seperti nelayan kecil dan mereka yang bekerja pada sektor-sektor di bidang kelautan.

Diagram Peta Jalan PMD yang tampak pada Gambar 1, sejatinya masih belum mencerminkan alur kebijakan strategi pembangunan maritim yang akan dilaksanakan dalam jangka waktu tertentu. Diagram peta jalan tersebut sejatinya merupakan peta alur pikir dalam rangka pengembangan kerangka besar konsepsi pembangunan kelautan nasional dan masih perlu upaya lanjut penjabaran dari kerangka konsep menjadi kebijakan strategi jangka panjang dan jangka menengah serta dituangkan ke dalam bentuk peta alur (peta jalan) atau haluan pembangunan maritim nasional.

SELAYANG KONSEPSI HALUAN MARITIM 2045

*Menjemput yang tertinggal,
Mengumpul yang terserak,
Membangkit batang terendam.*

Ide penyusunan Haluan Maritim 2045 tercetus pada akhir 2020 saat merayakan kembali Hari maritim Nasional ke-56 pada 23 September, yang disusul dengan peringatan Juanda pada 13 Desember serta kilas balik deklarasi benua Maritim Indonesia pada 16 Desember. Gagasan Haluan Maritim 2045 terhubung pula dengan amanat Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 tentang Kelautan Pasal 13–14, yang intinya meminta Pemerintah untuk segera menyusun **Kebijakan Pembangunan Kelautan Terpadu Jangka Panjang** dan menetapkan ke dalam bentuk Peraturan Pemerintah. Arti kebijakan jangka-panjang itu sendiri apabila mengacu pada sistem perencanaan nasional saat ini adalah kebijakan 20

tahun. Oleh karena itu, konsep Haluan Maritim berisi peta alur strategi pembangunan kemaritiman nasional 20 tahun, pada periode 2025-2045.

Pada dasarnya Konsepsi Haluan Maritim 2045 merupakan pengembangan dari KKI yang telah ada (Peraturan Presiden Nomor 17 Tahun 2017). KKI telah memuat 7 kerangka kebijakan dan dijabarkan ke dalam 76 program-program prioritas. Akan tetapi, KKI sebagai peta jalan PMD belum memiliki strategi kebijakan jangka panjang berikut sasaran, indikator, beserta target-targetnya. Tidak adanya strategi kebijakan jangka panjang ini juga yang dicermati oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) dalam catatan pada Jurnal MPR yang diterbitkan pada 2018, bahwa Konsep Indonesia sebagai PMD belum terlaksana seperti yang diharapkan karena tidak memiliki strategi yang menyeluruh. MPR lebih lanjut menyarankan Pemerintah mengupayakan kerangka besar acuan untuk menjadi kebijakan bersama dan menjadi bagian dari **Haluan Negara**.

Semangat untuk memiliki haluan maritim juga datang dari kementerian PPN/Bappenas. Menteri PPN, Bapak Suharso Monoarfa menyatakana bahwa *“dengan sebagian besar wilayah adalah lautan, transformasi ekonomi idealnya didesain dengan menempatkan Kedaulatan Maritim sebagai salah satu arahnya”*. Pernyataan ini diutarakan pada saat beliau melakukan temu media dalam rangka memperingati Deklarasi Djoeanda pada 13 Desember 2020.

Konsepsi Haluan Maritim juga dikembangkan dengan mengacu kepada konsep-konsep, pengetahuan dan hasil-hasil kajian yang pernah dilakukan, serta gagasan-gagasan dan visi tentang 2045 yang dikembangkan oleh berbagai pihak. Konsepsi Haluan Maritim 2045 yang telah berhasil disusun sampai saat ini berupa dokumen Rancangan Konsep Haluan Maritim Nasional yang berisi (1) Arah Pembangunan Maritim yang dijabarkan dalam visi, tujuan dan sasaran; dan (2) Kebijakan Pembangunan Haluan Maritim yang dijabarkan ke dalam misi, kebijakan serta niasatif strategis.

ARAH PEMBANGUNAN MARITIM 2045

Berpangkal pada visi nasional yakni “SDM Unggul, Indonesia Maju 2045”, dan memperhatikan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan berbagai

isu strategis kemaritiman yang berkembang saat ini, dan dengan memperhatikan cita-cita kebangsaan sebagaimana tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, maka visi maritim 2045 adalah menjadikan Indonesia sebagai **Pusat Peradaban Maritim Dunia**.

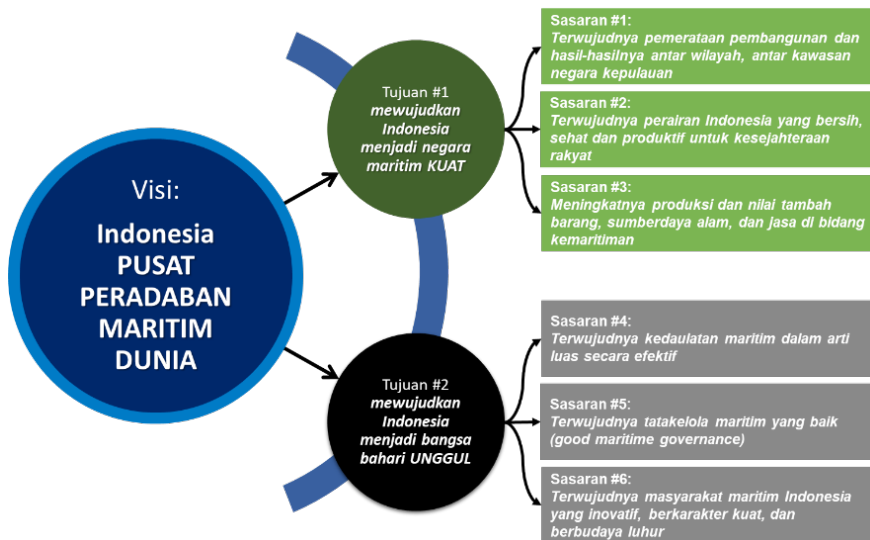
Peradaban pada dasarnya adalah bentuk pencapaian tertinggi dari budaya. Sedangkan budaya adalah hasil olah pikir, olah jiwa, dan olah rasa yang dimanifestasikan dalam bentuk karya cipta. Visi ini menggambarkan kondisi ideal masa depan yang menjadi impian dan/atau harapan Indonesia. Visi ini dapat direalisasikan, atau dioperasionalkan, dengan menjalankan misi yang tepat. Visi ini masih bersifat abstrak. Oleh karena itu, harus diperkuat dengan tujuan dan dikuantifikasikan serta diaktualisasikan dengan sasaran yang bersifat strategis dan lebih terukur.

Pusat peradaban maritim dapat dimaknai sebagai kondisi maju dan unggulnya budaya dalam bentuk karya cipta yang maju, modern, dan berdaya saing tinggi. Menjadi pusat peradaban maritim dunia adalah kondisi ideal yang memperlihatkan peran Indonesia sebagai Negara Maritim yang kuat dan Bangsa Bahari yang unggul, sehingga menjadi rujukan, dan/atau menjadi pusat orientasi, bagi negara-negara lain di dunia dalam bidang kemaritiman.

Negara maritim yang kuat menggambarkan negara maritim yang mampu memanfaatkan potensi sumber daya maritim sebagai kekuatan ekonomi untuk kejayaan negara dan kesejahteraan rakyatnya. Sebagai negara kepulauan yang besar dengan potensi sumber daya alam melimpah, dalam konteks ekonomi maritim, Indonesia harus memiliki keunggulan baik kompetitif maupun komparatif. Dengan demikian, potensi maritim yang ada dapat dimanfaatkan sebagai pendorong perekonomian nasional dan menyejahterakan masyarakat di masa mendatang.

Bangsa Bahari adalah bangsa yang kesibukannya di laut melebihi kesibukan di tempat lain. Bangsa bahari yang unggul menggambarkan kondisi bangsa yang maju dan mandiri, yaitu bangsa mampu menguasai perairannya secara efektif tanpa atau dengan bantuan bangsa lain. Bangsa Bahari yang mandiri mampu mengelola dan memanfaatkan sumber daya dan lingkungan perairan dengan bijak. Hal ini hanya mungkin terjadi jika masyarakat maritim Indonesia berperadaban maju, inovatif, dan menguasai iptek.

Untuk mempertegas kondisi masa depan yang diinginkan, sesuai dengan visi tersebut, maka dirumuskan tujuan dan sasaran. Dengan memperhatikan kondisi lingkungan strategis kemaritiman, baik lingkungan internal maupun lingkungan eksternal, dirumuskanlah Tujuan Pembangunan Maritim 2045 dalam dua aspek, yaitu aspek ekonomi dan aspek kebangsaan. Tujuan ekonomi dimaksudkan untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang kuat dipertegas dengan tiga sasaran, yaitu pemerataan, berkelanjutan, dan nilai tambah. Tujuan kebangsaan diarahkan untuk mewujudkan Indonesia sebagai Bangsa Bahari yang unggul yang dipertegas dengan terwujudnya tiga sasaran, yaitu kedaulatan, tata kelola, dan daya saing.



Gambar 2. Visi, Tujuan, dan Sasaran Pembangunan Maritim 2045 (Sumber: Rancangan Konsep Haluan maritim nasional, 2021)

KEBIJAKAN PEMBANGUNAN MARITIM 2045

Operasionalisasi visi Indonesia Pusat Peradaban Maritim Dunia melalui misi **Melaksanakan Pembangunan Nasional Berbasis Kemaritiman** atau pengarusutamaan kemaritiman pada pembangunan

nasional. Berbasis pada misi ini, dirumuskan 3 (tiga) strategi pembangunan kemaritiman 2045, sebagai berikut:

- Strategi 3: Penguatan Jatidiri dan Daya Saing Bangsa;
- Strategi 1: Pengembangan Potensi Ekonomi Maritim;
- Strategi 2: Penegakan Kedaulatan dan Peningkatan Ketahanan Maritim.

Tiga strategi pembangunan maritim ini selaras dengan dengan strategi pembangunan PMD yang diusulkan oleh Bappenas dalam dokumen *Background Study Visi Indonesia 2045* yaitu mewujudkan kedaulatan kemaritiman dalam 3 (tiga) aspek pembangunan: ekonomi maritim, budaya bahari serta politik dan hankam maritim.

Gambar 3 berikut menjelaskan uraian misi ke dalam 3 (tiga) strategi dan 7 (tujuh) Agenda pembangunan secara diagramatis.



Gambar 3. Misi, Strategi, dan Agenda Pembangunan Maritim 2045 (Sumber: Rancangan Konsep Haluan maritim nasional, 2021)



KERANGKA LOGIS PEMBANGUNAN MARITIM 2025-2045

Pelaksanaan pembangunan kemaritiman 2025–2045 menggunakan kerangka logis (*logical framework*) dengan dua komponen utama, yaitu Fondasi Kebangsaan dan Pilar Ekonomi. Fondasi kebangsaan menjadi modal dasar bagi terselenggaranya pembangunan maritim 2045, meliputi ketahanan dan/atau ketangguhan nasional, yaitu tegaknya kedaulatan dan tata kelola maritim, dan daya saing bangsa melalui pembangunan karakter, SDM dan Iptek. Sementara itu tiga Pilar Ekonomi Maritim meliputi pilar pemerataan dan keadilan (*equality & equality*) yaitu pembangunan infrastruktur dan konektivitas, pilar keberlanjutan (*sustainability*) yaitu pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan perairan secara lestari, dan pilar pertumbuhan (*growth*) yaitu pengembangan industri dan jasa maritim. Pilar ekonomi didirikan di atas landasan kebangsaan yang kokoh.

Pelaksanaan pembangunan kemaritiman 2025–2045 untuk mencapai visi dan tujuan maritim 2045 sebagaimana digambarkan secara diagramatis pada Gambar 4 berikut:



Gambar 4. Kerangka Logis Pembangunan Maritim 2025–2045 (Sumber: Rancangan Konsep Haluan Maritim Nasional, 2021)

Pelaksanaan pembangunan kemaritiman 2025–2045 membutuhkan dua kunci keberhasilan. *Pertama*, penentuan indikator keberhasilan pembangunan. *Kedua*, penguatan literasi kebaharian bagi generasi yang akan menjadi menjadi aktor kunci pembangunan masa depan.

Keberhasilan pencapaian pembangunan kemaritiman 2025–2045 akan diukur berdasarkan pencapaian tujuan dan sasaran yang ditetapkan. Oleh karena itu, perlu ditentukan indikator tujuan yang merupakan indikator jangka panjang (indikator dampak), serta indikator sasaran (indikator hasil) yang nantinya akan menjadi dasar bagi penentuan target-target pembangunan jangka menengah.

Penguatan literasi kebaharian atau literasi maritim bagi generasi masa depan akan menentukan keberhasilan pembangunan kemaritiman. Literasi maritim yang dimaksud adalah tingkat pemahaman dan pengetahuan serta minat terhadap laut, kelautan, dan kemaritiman. Secara umum, tingkat literasi laut dunia masih sangat rendah, termasuk Indonesia. Bahkan berdasarkan data IOC-UNESCO, sumber daya laut yang telah dipahami tidak lebih dari 5%. Adalah mustahil bagi bangsa Indonesia untuk kembali menguasai laut tanpa literasi maritim yang cukup. Oleh karena itu, perlu gerakan konkret bagi pengembangan literasi kebaharian.

BANGKIT BUDAYA BAHARI

Nusantara adalah satu-satunya wilayah di planet ini yang memiliki sejarah panjang dan berkesinambungan (maritim), dari 8000 SM hingga saat ini sehingga bangsa Nusantara telah memiliki kecintaan, pemahaman ilmu dan pengetahuan serta teknologi kebaharian yang tinggi sejak ribuan tahun silam. Hubungan manusia dan lingkungan alam Nusantara ini kemudian terkristal dalam kekuatan literasi, membentuk budaya dan peradaban unik bercirikan bahari. Budaya yang mampu mengelola sumber daya alam, hidup berdampingan dengan alam serta peradaban yang dibangun berdasarkan pengetahuan dan inovasi yang sesuai dengan alam yang sebagian besar adalah perairan.

Nusantara masa masa sejak berabad-abad lalu dikenal sebagai “*the global meeting point*”. Pusat pusat pelayaran dan perdagangan internasional. Nusantara adalah poros maritim terpanjang membentuk masyarakat terbuka alami sejak awal abad pertama dan memiliki kemampuan untuk

mengadopsi dan mengasimilasi budaya asing ke dalam kearifannya. Laut dan samudra bukan pemisah, tetapi menyatukan bangsa, budaya, dan politik sehingga tercipta komunikasi dan toleransi dalam keberagaman.

Jejak kekuatan Sriwijaya yang diikuti oleh Kemaharajaan Majapahit dalam menguasai Selat Malaka dan keberhasilannya dalam menciptakan hubungan yang setara dengan Chola Nalanda dari India dan Dinasti Tang Cina serta kemenangan Sultan Fatahillah dalam mengeluarkan pasukan Portugis dari Sunda Kelapa adalah bukti nyata bahwa Indonesia juga memiliki budaya strategi maritim yang kuat.

Namun harus diakui bahwa literasi kebaharian itu saat ini terputus. Pengetahuan kita dalam mengelola ruang laut dan sumber daya alam, juga pengetahuan dalam menghadapi bencana alam sudah tidak lagi ada. Kita lebih akrab dengan pengetahuan bangsa lain yang acapkali kurang sesuai dengan alam lingkungan negeri kepulauan, bahkan pada saat terpapar bencana alam di wilayah sendiri yang telah dihuni ribuan tahun.

Alam Indonesia sendiri memiliki nilai strategis bagi Bumi. Indonesia bertanggung jawab atas hutan tropis terbesar kedua di dunia, sekitar 2% terumbu karang dunia, sekitar 20% hutan bakau dunia, sekitar tiga juta hektare padang lamun, dan lokasi aliran arus besar dari Pasifik dan India. Hal ini menjadikan laut Indonesia sebagai sumber yang kaya bagi kehidupan laut.

Semboyan ‘kembali menjadi bangsa samudra’ menyirat pesan agar bangsa Indonesia meningkatkan literasi kebaharian agar dapat “kembali” memahami dan dapat memanfaatkan dengan bijak potensi sumber daya maritim serta menjaga kelestariannya. Kembali memiliki budaya bahari, budaya dalam arti luas sebagai seluruh hasil interaksi antara manusia dan alam lingkungan negeri kepulauan pada seluruh dimensi spiritual-mental-fisikal melalui proses rasa-karsa-karya fitrah kemanusiaan.

Oleh karena itu, peningkatan literasi kebaharian untuk membentuk kembali budaya bahari dan peradaban maritim seperti “*memulangkan sirih ke gagangnya, pinang ke tampuknya*”.

KEKAYAAN BUDAYA BAHARI

Sebagai negara kepulauan, Indonesia telah menjadikan bahari sebagai bagian dari budaya Indonesia. Budaya maritim merupakan salah satu komponen utama pembentuk peradaban maritim. Laut

adalah pemersatu dan masa depan Indonesia. Budaya bahari memiliki peran yang sangat penting untuk membangun bangsa yang berorientasi pada bahari, dan budaya bahari yang kuat akan menjadikan laut sebagai tempat tinggal, bertahan hidup, bekerja, belajar, berkreasi, dan mendidik. Kesadaran sebagai bangsa maritim besar yang dibangun di atas keragaman budaya, agama, bahasa, suku, dan suku yang tertanam dalam Pancasila menjadi kunci untuk bertahan di tengah persaingan megatren peradaban dunia.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki khazanah budaya bahari yang kaya dan melimpah bersumber dari nilai, tradisi, adat istiadat, kearifan lokal, seni, dan bahasa yang tumbuh dan berkembang di tengah masyarakat. Kekayaan budaya bahari tersebut tidak cukup hanya untuk dilestarikan, tetapi juga perlu dikembangkan dan dimanfaatkan.

Budaya Nusantara dalam bentuk tradisi dan kearifan lokal masyarakat adalah sentra kebudayaan dan sumber pengetahuan dalam bentuk pengetahuan tradisi dan kearifan lokal. Budaya Nusantara Nusantara yang sebagian besar adalah budaya maritim berjumlah besar dan sangat beragam, merupakan anugerah dan kekuatan pembangunan masa depan. Dengan sebagian besar bercirikan budaya maritim, budaya Nusantara menyimpan keragaman pengetahuan, teknologi dan produk budaya seperti berbagai produk wastra, kuliner, kosmetik, obat-obatan, dan pengetahuan berupa ilmu kesehatan, kebidanan, irigasi, pertanian, kebencanaan, serta teknologi bangunan, arsitektur, metalurgi, serta navigasi, dan perkapalan.

KEBIJAKAN PENGEMBANGAN BUDAYA BAHARI DAN LITERASI MARITIM

Salah satu misi KKI adalah “menghidupkan kembali identitas maritim, dan budaya maritim” sebagai tujuan strategis mewujudkan Pembangunan Budaya Maritim yang menjadi menjadi salah satu pilar dari lima pilar pembangunan dalam PMD.

Kebijakan Budaya Bahari adalah pilar keenam dalam KKI, bertujuan untuk memberikan pemahaman yang komprehensif tentang wawasan bahari bagi seluruh lapisan masyarakat dalam rangka optimalisasi pembangunan bahari nasional yang berkelanjutan. Melalui budaya bahari, bangsa Indonesia akan belajar kerja keras, ketangguhan, inovasi, dan

kewirausahaan, gotong royong, menghargai keragaman dan lingkungan (Gambar 5).



Gambar 5. Enam Program Prioritas dalam pilar Budaya Bahari (Sumber: Indonesian Ocean Policy, 2017)

Pilar Kebijakan Strategis Budaya Bahari memiliki enam program prioritas seperti terlihat dalam Gambar 1. Keenam program prioritas tersebut adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi dan menginventarisasi nilai-nilai budaya dan sistem sosial maritim dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai sistem budaya dan pandangan nasional.
2. Pengembangan Literasi Maritim dan Budaya Bahari dengan meningkatkan pendidikan dan kesadaran masyarakat di bidang kelautan melalui semua jalur, jenis, dan jenjang pendidikan.
3. Harmonisasi dan pengembangan kearifan lokal dalam pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut secara berkelanjutan.
4. Mempertahankan, mengembangkan, dan meningkatkan peran pelabuhan bersejarah.

5. Menghidupkan kembali pemahaman budaya bahari.
6. Membangun inovasi berbasis budaya (kearifan lokal dan pengetahuan tradisional).

Pengembangan Budaya Bahari dan Literasi Maritim pun menjadi salah satu program prioritas pada agenda pembangunan nasional keempat pada RPJMN 2020–2024 yaitu agenda pembangunan Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan. Dalam agenda pembangunan ini, dapat diwujudkan gerakan revolusi mental sebagai gerakan kebudayaan yang memiliki kedudukan penting dan berperan sentral dalam pembangunan untuk mengubah cara pandang, sikap, dan perilaku yang berorientasi pada kemajuan dan kemodernan.

Pengembangan Budaya Bahari dan Literasi Maritim menjadi bagian dalam strategi pengembangan dan pemanfaatan kekayaan budaya untuk memperkuat karakter bangsa dan kesejahteraan rakyat dalam rangka meningkatkan pemajuan dan pelestarian kebudayaan untuk memperkuat karakter dan memperteguh jati diri bangsa, meningkatkan kesejahteraan rakyat, dan memengaruhi arah perkembangan peradaban dunia. Program prioritas pengembangan budaya bahari dan literasi maritim mencakup pula gerakan cinta laut, gerakan Indonesia bersih dan pengembangan sumber daya maritim.

GERAKAN BANGKIT BUDAYA BAHARI UNTUK PENINGKATAN LITERASI KEBAHARIAN

Kebudayaan dan pembangunan memiliki hubungan *reciprocal* (timbang-balik). Kebudayaan berperan dalam pembangunan melalui kapitalisasi nilai-nilai luhur budaya bangsa dan pengembangan etos kerja; sebaliknya pembangunan haruslah berdampak pada pemajuan kebudayaan. Dalam jangka panjang, hubungan timbal-balik antara kebudayaan dan pembangunan ini akan mewujudkan kembali NKRI sebagai Poros Pendidikan, Teknologi, dan Peradaban Maritim Dunia sebagaimana pernah diraih seperti pada era Kedatuan Sriwijaya dan Kerajaan Majapahit.

Untuk meningkatkan peran kebudayaan dalam pembangunan, perlu dilakukan upaya pemajuan kebudayaan atau pemberdayaan kebudayaan dengan membangun ekosistem kebudayaan yang berkelanjutan, serta

tata kelola pembangunan yang efektif dan efisien. Ekosistem kebudayaan merupakan jejaring kebudayaan yang saling membangun antara pelaku, pengguna, infrastruktur, lingkungan, dan unsur kebudayaan lainnya.

Saat ini ekosistem kebudayaan belum berjalan dengan optimal. Masyarakat dan pelaku budaya belum sepenuhnya merasakan manfaat dari kekayaan budaya yang dimiliki bangsa ini. Dalam rangka pemberdayaan budaya, Indonesia memiliki Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2017 tentang Pemberdayaan Kebudayaan yang merupakan arah pemajuan kebudayaan nasional dan bertujuan untuk mempererat persatuan dan kesatuan bangsa. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2017 tentang Pemajuan Kebudayaan membawa arah baru dalam pembangunan kebudayaan dengan menjadikan kebudayaan sebagai investasi untuk membangun masa depan dan peradaban bangsa. Melalui pemajuan kebudayaan, diharapkan kekayaan budaya dapat menjadi kekuatan penggerak dan modal dasar pembangunan.

Meskipun demikian, implementasi dari strategi pengembangan budaya bahari dan literasi maritim memerlukan gerakan yang masif dan konkret untuk memberikan pemahaman menyeluruh terhadap wawasan bahari di segenap lapisan masyarakat guna mengoptimalkan pembangunan kelautan nasional yang sinambung dan lestari. Diperlukan paradigma tangguh memandang laut sebagai pemersatu fitrah taburan 17.504 pulau, dan keahlian lintas ilmu dalam menata ruang laut berbasis konektivitas guna mereduksi kesenjangan antarwilayah. Melalui Bangkit Budaya Bahari yang bertujuan untuk membangkitkan dan mendorong pemahaman wawasan dan budaya bahari, proses mewujudkan gugus pengetahuan budaya yang mengalun akan makin menggelora dan memberdayakan warga negara dalam menghadapi tantangan menjadikan laut sebagai ruang hidup, berjuang, belajar, berkarya, bekerja, berolahraga, dan berekreasi.

Bangkit Budaya Bahari sebagai sebuah strategi kebudayaan melalui pengembangan budaya bahari dan literasi maritim dan budaya bahari dilakukan melalui tiga program yaitu Penguatan Literasi Maritim, Aktivasi Budaya Bahari, dan Inovasi Berbasis Budaya Bahari.

PENGUATAN LITERASI MARITIM

Literasi Kelautan dan Budaya bertujuan untuk membangun minat dan pemahaman tentang budaya bahari dan bahari dengan sasaran utama generasi muda. Kegiatan tersebut dapat berupa penyimpanan data dan pengetahuan tentang laut, penyimpanan pengetahuan budaya bahari berupa kearifan lokal dan pengetahuan tradisional.

Membangun Literasi Budaya, merajut konektivitas kebudayaan sebagai lanjutan pembangunan infrastruktur konektivitas yang afirmatif wilayah timur (*look east policy*), termasuk di dalamnya *repository* pengetahuan tradisi dan kearifan lokal, pengelolaan pengetahuan (*knowledge management*), serta pengembangan kurikulum berbasis kemaritiman (*ocean literacy take to school*). "*Ocean Literacy Take to School*" merupakan kegiatan yang telah dilaksanakan sejak 2016 dengan memasukkan muatan kelautan ke dalam kurikulum pendidikan dasar dan menengah.

Sosialisasi warisan budaya tak benda kepada generasi muda ini juga merupakan upaya membangun literasi budaya bahari dan merupakan komitmen Pemerintah Indonesia untuk melindungi tradisi budaya yang diwariskan secara turun-temurun.

Satu dari sekian banyak contoh warisan budaya tak benda adalah pinisi. Seni pembuatan kapal Sulawesi, salah satu warisan maritim Indonesia telah dianugerahi sebagai Warisan Dunia oleh UNESCO. Pinisi adalah tradisi maritim yang berusia sekitar 5000 tahun, menjadikan Tana Beru, Lemo-lemo, dan Ara-Bira sebagai galangan kapal kayu terbesar di dunia, dimana penjelajah Austronesia menyebarkan jaringan manusia yang paling jauh, sehingga terjadi penyebaran dan pertukaran.

Pinisi memiliki banyak pengetahuan tentang teknologi pelayaran, pemetaan dan navigasi, dan pengetahuan lain tentang laut. Pinisi telah mengajak berbagai akademisi dan kelompok masyarakat untuk merevitalisasi dan mengaktualisasikan kembali teknologi pelayaran Nusantara, khususnya untuk mendukung pelayaran rakyat dan pariwisata.

Contoh lain adalah warisan bawah laut yang berasal dari benda-benda berharga, kapal karam di masa lalu juga menjadi sumber literasi budaya bahari. Perairan Indonesia sebagai salah satu wilayah yang

dipenuhi ratusan ribu bangkai kapal terutama di jalur lalu lintas dan pusat perdagangan. Kapal-kapal tersebut diduga membawa produk budaya seperti keramik, logam mulia (emas, perak, perunggu), batu mulia, dan benda-benda lain yang dianggap bernilai tinggi. Lokasi bangkai kapal di Indonesia diperkirakan sekitar 3000 titik, namun yang tercatat dalam data nasional sekitar 463 titik, dan baru 10 titik yang sudah dievakuasi.

Harta Karun Kapal Karam (BMKT) di Indonesia telah ditetapkan sebagai kekayaan sumber daya maritim dan harus dikelola dengan sebaik-baiknya. BMKT akan diarahkan pada upaya pengelolaan yang berkontribusi pada ilmu pengetahuan dan pendidikan dalam rangka peningkatan literasi, serta peningkatan kesejahteraan masyarakat melalui kegiatan pariwisata.

AKTIVASI BUDAYA BAHARI

Aktivasi budaya dilakukan dengan berbagai macam aksi budaya yang bertujuan untuk mengembalikan peradaban bahari Nusantara, menjadikan budaya tersebut kembali sebagai gaya hidup generasi muda, dan menciptakan konektivitas budaya di Nusantara Indonesia. Aksi budaya tersebut antara lain gelar festival wisata budaya bahari dan pantai, ekspedisi bahari, *event* layar tahunan Indonesia, berbagai permainan bahari dan kompetisi olahraga.

Aktivasi budaya bertujuan memacu Generasi Maritim yang berwawasan budaya melalui berbagai aktivitas seperti festival, forum, dan lomba, dalam mendukung pembangunan berkelanjutan khususnya program 10 Destinasi Wisata dan Indonesia Sentris.

INOVASI BERBASIS BUDAYA BAHARI

Inovasi Maritim Berbasis Budaya dapat dikategorikan sebagai konsep pertumbuhan ekonomi endogen, yaitu pembangunan berbasis inovasi, dengan potensi lokal sebagai basis pertumbuhan ekonomi. Pembangunan tersebut didasarkan pada keanekaragaman sumber daya alam, dan keanekaragaman budaya. Dengan keragaman sumber daya alam dan keragaman budaya dan pengetahuan, Indonesia akan mampu menciptakan ratusan bahkan ribuan paten, meningkatkan Produktifitas Total Faktor (TFP/*Total Factor Productivity*) dan pada gilirannya meningkatkan daya saing global.

Kondisi geografis Nusantara yang terdiri dari ribuan pulau dan sejarah panjang bangsa (Maritim) Nusantara melahirkan perspektif biokultural, membentuk kearifan lokal, yang tidak memisahkan konsep darat dan laut. Budaya Nyegara-Gunung, misalnya, merupakan kearifan lokal yang memiliki nilai-nilai integrasi darat-laut dan pembangunan inklusif yang saat ini lebih dikenal dengan konsep pembangunan *Sustainable Development Goals*. Pendekatan ekosistem untuk pengelolaan perikanan adalah contoh lain dari pendekatan baru dalam pengelolaan perikanan yang bertujuan untuk memastikan sumber daya dan mata pencaharian yang berkelanjutan. Pendekatan ini sebenarnya sudah lama diterapkan oleh kearifan lokal masyarakat seperti Panglima Laot di Aceh, SASI di Maluku, Awig-Awig di Bali dan Lombok.

Dunia telah berutang pada keanekaragaman Nusantara. Rempah-rempah Nusantara menginspirasi perkembangan ilmu pengetahuan di bidang astronomi dan iklim, khususnya pengetahuan tentang angin muson. Jalur rempah, tidak hanya jalur perdagangan tetapi juga jalur pertukaran intelektual, motif dan bentuk sastra dan seni budaya Asia Tenggara. Sastra pesisir tumbuh dari kota-kota besar di Jawa seperti Surabaya, Gresik, Demak, Jepara, Cirebon, dan Banten, kemudian menyebar ke Lombok, Palembang, Lampung, Banjarmasin, Aceh hingga Campa, Kamboja, dan Filipina. Pada masa keemasan Kerajaan Sriwijaya, jalur rempah Nusantara juga digunakan sebagai jalur diplomasi regional (politik, ekonomi, dan pendidikan), dengan membangun asrama pelajar yang mempelajari agama Buddha di Nalanda India, dan beberapa kuil persembahan di Thailand.

PENUTUP

Indonesia sebagai tumpuan maritim global berarti memiliki daya saing berdasarkan nilai-nilai nasional yang terbentuk sebagai bangsa yang hidup di kepulauan terbesar di dunia. Keanekaragaman budaya Nusantara dan keanekaragaman alam merupakan modal dasar pembangunan dan sumber pertumbuhan ekonomi Indonesia sebagai negara kepulauan yang bercirikan kepulauan maritim. Budaya Nusantara tidak hanya menjadi salah satu pilar pembangunan, tetapi lebih dari itu, budaya Nusantara sebenarnya adalah fondasi pembangunan.

Budaya bahari perlu diposisikan mengacu pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2017 tentang Pemajuan Kebudayaan, amanat dengan arah yang sangat terang tertuang dalam Pasal 4 bahwa khususnya dalam mewujudkan tujuan untuk memperteguh jati diri bangsa, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, serta memengaruhi arah perkembangan peradaban dunia sehingga kebudayaan menjadi **Haluan Pembangunan Nasional**.

Budaya khususnya budaya bahari berupa kearifan tradisional dan kearifan lokal juga menjadi fokus SDG 13 (tujuan perubahan iklim) dan SDG 14 (kehidupan di bawah air). Pembangunan berkelanjutan pada dasarnya adalah pembangunan yang didasarkan pada nilai dan kebutuhan nasional yang berdampak positif bagi pembangunan budaya. Pembangunan berkelanjutan akan diwujudkan dengan membangun konektivitas nasional yang komprehensif, termasuk konektivitas fisik, sosial ekonomi dan budaya; mengembangkan sumber daya manusia yang memiliki jati diri dan daya saing bangsa, serta mengedepankan inovasi berbasis budaya untuk menghasilkan komoditas/produk yang bernilai tambah.

Salah satu strategi dalam mewujudkan pemberdayaan budaya bahari adalah dengan membangun ekosistem budaya. Ekosistem budaya tersebut dibangun sebagai ruang sosial dengan pendekatan intermediasi kultural N-Helix yang melibatkan pemerintah, akademisi, bisnis dan industri, masyarakat dan komunitas, media, dan pemangku kepentingan budaya lainnya untuk saling menguatkan. Dengan intermediasi kultural, intensitas, interaksi, dan komunikasi segenap pemangku kepentingan akan membawa nilai-nilai budaya ke dalam ruang-ruang sosial yang mendorong berbagai kegiatan konkret yang berkelanjutan. Pembangunan ruang-ruang sosial ini dengan sendirinya akan mengembangkan proses belajar dan kerja bersama.

PERSANTUNAN

Pertama, tulisan ini kami persembahkan kepada almarhum Kakanda Dr. Radar Panca Dahana, budayawan yang banyak berbagi ilmu dalam diskusi-diskusi Bangkit Budaya Bahari. Selanjutnya, ucapan terimakasih

yang sebesar-besarnya kami haturkan kepada Bapak Okto Irianto, Staf Ahli Bidang Hukum Laut, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi sebagai penggagas Bunga Rampai yang telah memberi kesempatan turut meramaikan dan menuangkan pengalaman ke dalam tulisan. Terima kasih pula kami sampaikan kepada Kang Toha dan Bang Rico dari Yayasan Pikir Buat Nusantara yang telah bersama-sama bekerja mengawali Bangkit Budaya Bahari. Demikian pula kami ucapkan terima kasih kepada Dr. Dedi Adhuri, BRIN, seluruh Tim Pokja Penyusunan Haluan Maritim Kemenko Marves, penggiat budaya dari Perkumpulan Wangssamudra, dan Yayasan Negri Rempah atas pengayaan informasi dan bahan budaya bahari.

REFERENSI

- UNESCO. 2020. *Global Ocean Science Report 2020*. United Nations of Educational, Scientific and Cultural Organisation. Paris, France.
- Kementerian PPN/Bappenas. 2019. *Visi Indonesia 2045 Background*. Jakarta: Kementerian PPN/Bappenas Republik Indonesia.
- Adi, T.R. 2018. *Maritime Culture Empowerment Under Indonesian Ocean Policy*. Journal of Ocean and Culture. Korea: Korean National Maritime Museum.
- Adhuri, D.S. 2018. *The State and Empowerment of Indonesian Maritime Culture: The Case of Traditional Marine Resources Management*. Journal of Ocean and Culture. Korea: Korean National Maritime Museum.
- Pranoto, I. 2018. *Restoring Learning Culture*. Bandung: ITB Press.
- UNESCO. 2018. *The United Nations Decade of Ocean Science For Sustainable Development (2021–2030)*. IOC Brochure 2018-2 IOC/BRO/2018/2. Paris, France: United Nations of Educational, Scientific and Cultural Organisation.
- Indrawan, J. 2018. *Poros Maritim Dunia Sebagai Arah Pembangunan Nasional: Upaya Perumusan Pokok-Pokok Haluan Negara di Bidang Maritim*. Jurnal Majelis Edisi 10. Jakarta: Badan Pengkajian MPR RI.
- Institut Pertanian Bogor. 2018. *Agro-Maritim 4.0 Kontribusi Pemikiran IPB untuk Indonesia*. Bogor: Institut Pertanian Bogor.
- Kantor Staf Presiden. “Laporan Empat Tahun Pemerintahan Kabinet Kerja”, <http://presidenri.go.id/kerjakita>, diakses pada 12 Desember 2018.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2017. *Kebijakan Kelautan Indonesia*. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia.
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2017. *Lampiran I Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020–2024*. Jakarta: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2016. *Kebijakan Pengelolaan BMKT di Indonesia*. Jakarta: Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Republik Indonesia.

- UNESCO. 2017. *Ocean Literacy for All. A Toolkit*. IOC Manual and Guide, 80. Paris, France: United Nations of Educational, Scientific and Cultural Organisation.
- UNESCO. 2016. *The Strategic of Sustainable Tourism: Lanskap Budaya Provinsi Bali: Sistem Subak sebagai Manifestasi dari Filosofi Tri Hita Karana*[*Cultural Landscape of Bali Province: the Subak System as a Manifestation of the Tri Hita Karana Philosophy*]. Jakarta: United Nations of Educational, Scientific and Cultural Organisation.
- Deputi Bidang Kemaritiman dan Sumber Daya Alam. 2016. *Optimalisasi Pemanfaatan Potensi Kelautan Menuju Terwujudnya Indonesia sebagai Poros Maritim*. Laporan Kajian, Kementerian PPN/Bappenas Republik Indonesia. Jakarta: Kementerian PPN/Bappenas Republik Indonesia.
- Cassidy, F. dkk. 2016. *Diplomasi Poros Maritim: Keamanan Maritim dalam Perspektif Politik Luar Negeri*. Laporan Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia.

WARTAWAN DI PUSARAN KOMPLEKSITAS ISU-ISU KEMARITIMAN

Oleh: **Susilastuti Dwi Nugraha Jati**

ABSTRAK

Wartawan adalah individu yang aktif untuk merespon fakta yang terjadi dalam masyarakat. Keaktifan ini terkadang menimbulkan iritasi dan resonansi bagi struktur kuasa. Relasi antara wartawan dan struktur kuasa perlu diperbaiki dengan saling memahami posisi masing dalam fakta dan peristiwa yang terjadi masyarakat. Wartawan tidak dalam posisi yang netral ketika terdapat saling klaim atas satu fakta yang ada dalam masyarakat. Wartawan menempatkan diri sebagai pihak independent. Wartawan senantiasa bergerak untuk memperjuangkan truth. Dalam posisi yang strategis ini wartawan perlu ditempatkan sebagai agency untuk mempromosikan budaya maritime. Stretegisnya peran wartawan ini mengharuskan wartawan memiliki background tentang potensi budaya maritim secara holistic. Potensi budaya maritim yang dipahami wartawan masih sebatas pada persoalan yang tampak dipermukaan. Akibatnya, karya jurnalistik yang dihasilkan masih berupa berita-berita lempang (straight news). Wartawan dalam melakukan liputan masih berpijak pada aspek peristiwa yang terjadi belum pada mengeksplorasi potensi maritim dengan cara melakukan liputan berkedalaman. Hal ini bisa berakibat persepsi masyarakat pada persoalan maritim hanya pada aspek yang kurang positif. Perlu dilakukan intervensi kepada para jurnalis yang tertarik terhadap persoalan maritim tentang potensi maritim, posisi Indonesia sebagai negara maritim, serta bagaimana memotret potensi maritim dengan baik. Perubahan relasi ini akan membangun pemahaman bersama tentang posisi wartawan sebagai agensi yang aktif merespon semua fakta dan peristiwa yang terkait budaya maritim. Keterbukaan struktur kuasa bisa membantu wartawan dalam mengembangkan liputan berkedalaman. Liputan berkedalaman ini menjadi solusi agar wartawan bisa menjadi agency dalam mempromisikan budaya maritime.

Kata kunci : wartawan, agency, berita, straight news, indeth reporting

PENDAHULUAN

Di era distrupsi informasi, masyarakat setiap hari dihujani limpahan informasi dari berbagai media massa, maupun media social. Kita semua tidak bisa mengelak dari terpaan informasi. Kemajuan teknologi komunikasi informasi juga memberikan kemudahan masyarakat mendapatkan informasi secara mobile. Perkembangan ini di satu sisi merupakan kemajuan yang luar biasa, di sisi lain juga menjadi masalah terutama bila literacy media belum secara optimal diterima masyarakat.

Di tengah limpahan informasi tadi masyarakat mempunyai keleluasaan untuk memilih informasi yang akan dipilih. Sebagaimana teori Uses and Gratification yang digagas oleh Herbert Blumer dan Elihu Kartz dalam Nurudin (2017) secara garis besar mengasumsikan bahwa masyarakat aktif dalam memilih sumber informasi sesuai dengan kebutuhannya, Masyarakat tidak pasif dan dengan mudah untuk menerima informasi. Masyarakat mempunyai agenda tersendiri terkait dengan informasi yang akan dipilihnya.

Dalam perspektif ini kita bisa membayangkan, informasi terkait masalah budaya maritim akan menjadi kebutuhan yang kesekian atau bahkan tidak dibutuhkan sama sekali, apabila masyarakat tidak merasa memiliki kebutuhan akan informasi tersebut. Namun bukan berarti informasi tentang budaya maritim tidak pernah menghiasi media massa di Indonesia. Pertanyaannya, informasi budaya maritim yang seperti apa yang selama ini diterima oleh masyarakat?

Ketika kita berbicara tentang informasi seperti apa yang selama ini ada di media massa, maka kita tidak akan bisa melepaskan diri dari individu yang menjadi ujung tombak media massa untuk mengolah informasi tentang fakta dan peristiwa budaya maritim menjadi berita, yaitu wartawan. Wartawan adalah individu yang menjalankan profesi untuk mencari, mengolah, menulif informasi fakta dan peristiwa menjadi berita.

Wartawan bukanlah individu yang pasif. Wartawan adalah individu yang aktif yang senantiasa merespon fakta dan peristiwa yang ada dalam masyarakat. Keaktifan wartawan ini didasarkan pedoman etik yaitu Kode Etik Jurnalistik (KEJ) wartawan Indonesia, nilai berita dan layak berita, Sebagai individu yang aktif bergerak wartawan juga tidak bergerak dalam ruang yang kosong. Ia akan berhadapan dengan struktur kuasa di luar

dirinya, serta struktur kuasa di ruang news room (ruang redaksi). Dialekta inilah yang mengharuskan wartawan ketika bergerak harus senantiasa memiliki bekal cukup atas fakta dan peristiwa yang ditemui.

Wartawan menurut Bagir Manan (2014) termasuk kelompok *avant-grade*. Ia menjadi komunikator di antara kelompok-kelompok masyarakat yang majemuk. Menjadi komunikator antara pemerintah dan masyarakat. Menjadi penggerak dan pengecam, Wartawan sebagai individu mempunyai sebuah keunikan karena wartawan mempunyai kemampuan untuk melakukan intervensi terhadap fakta dan peristiwa yang bersinggungan dengan struktur di luar dirinya, termasuk struktur kuasa. Keterlibatan wartawan melalui tulisan yang dimuat di media tempatnya bekerja adakalanya menimbulkan ketegangan (*contentious*), mengelitik pihak lain sehingga struktur meresponnya.

Kompleksitas persoalan yang ada dalam masyarakat yang disebabkan oleh saling klaim antar struktur dalam masyarakat maupun di dalam struktur dalam masyarakat sering kali menjerat wartawan untuk terjebak dari konflik satu ke konflik lainnya, atau dari satu peristiwa ke peristiwa lainnya. Hal ini disebabkan wartawan harus senantiasa mengikuti fakta dan peristiwa yang factual yang terkadang tidak ada relevansi dengan peristiwa sebelumnya, keterbatasan akses untuk bisa mendalami fakta dan peristiwa yang ditulis, keterbatasan informasi (*background*) atas satu fakta atau peristiwa yang ditulisnya.

Misalnya, peristiwa tentang kecelakaan yang menimpa nelayan di perbatasan Indonesia-Malaysia hanya dimaknai sebagai peristiwa on the spot (*hard news*). Akibatnya, fakta itu hanya ditulis dengan mengedepankan aspek what, who, when dan where. Aspek why dan how tidak dimunculkan sehingga peristiwa itu secara cepat menghilang akan digantikan dengan peristiwa lainnya (lihat <https://rri.co.id/batam/1623-tanggap-bencana/1256069/5-korban-kru-kapal-tenggelam-di-perbatasan-perairan-malaysia-berhasil-di-evakuasi-polres-karimun-dan-tim-sar> akses tanggal 12 Nopember 2021). Hal serupa juga bisa kita lihat dalam berita tentang masalah limbah akibat eksplorasi minyak di laut hanya dilihat sebatas bahwa laut tercemari limbah tanpa ada pembahasan lebih lanjut tentang hal itu (<http://m.batamtoday.com/berita-169056-Warga-Dihebohkan-Tumpahan-Minyak-Hitam-di-Perairan-Sekitar-Pertamina-Tanjunguban.html>. Akses tanggal 11 Nopember 2021) Sementara untuk persoalan yang menyangkut kepentingan pemerintah

juga diberitakan dengan struktur berita *straight news* (<https://www.kejoranews.com/2021/11/minimal-ada-387-titik-lahan-budidaya.html>)

Di era distrupsi informasi saat ini masyarakat tidak hanya mengandalkan informasi yang berasal dari media arus utama. Namun juga mengandalkan informasi dari media social (medsos) dengan beragam platformnya seperti facebook, whatsapp (WA), Youtube, Instagram dan lainnya. Dalam konteks ini bisa jadi informasi tentang kemaritiman diperoleh masyarakat melalui media social, baru setelah itu mencari kebenaran berita melalui media mainstream.

Perkembangan baru dalam mencari informasi ini harus diantisipasi oleh insan wartawan. Wartawan harus menjadi rujukan yang bisa dipertanggungjawabkan dalam pemberitaan tentang fakta dan peristiwa yang berkaitan dengan budaya maritim, serta potensi maritim lainnya.

Dalam konteks ini media dan wartawan tempatnya berkerja harus ditempatkan menempatkan sebagai ujung tombak sebuah terkait pemberitaan tentang budaya maritim, potensi tentang kemarituman dan menjadi rujukan untuk masyarakat yang mencari informasi yang bisa dipertanggungjawabkan. Melalui upaya tersebut maka wartawan tidak hanya terjebak dari satu fakta ke fakta yang lain dengan tidak mencoba membantu memberikan jalan keluar terhadap permasalahan yang ada.

WARTAWAN ADALAH AGENCY PERUBAHAN

Wartawan adalah individu yang aktif, Keaktifan dalam merespon fakta dan peristiwa yang ada di masyarakat. Dalam aktivitas jurnalisemnya, wartawan selalu berhadapan dengan struktur kuasa di luar dirinya, serta struktur di ruang redaksi. Dialektika ini mengharuskan wartawan harus bisa memainkan siasat agar apa yang ditulisnya bisa diterbitkan oleh media di mana dia bekerja.

Keaktifan wartawan ini menempatkan wartawan sebagai *agency*. *Agency* menurut pemikiran Giddens adalah individu yang secara sengaja melakukan tindakan, tindakan yang diambilnya memiliki konsekuensi. *Agency* mempunyai kemampuan untuk membuat deskripsi tentang apa yang dilihatnya. *Agency* tidak mengacu pada maksud-maksud yang dimiliki orang ketika melakukan sesuatu melainkan pada kemampuannya dalam melakukan sesuatu itu sehingga *agency* itu mengandung kuasa.

Agency berkaitan dengan kejadian-kejadian yang melibatkan individu sebagai pelaku dalam artian bahwa individu itu bisa bertindak berbeda dalam setiap fase apapun dalam sebuah urutan tindakan. Tindakan yang diambil individu merupakan sebuah proses berkesinambungan. Kekuasaan dalam sistem-sistem sosial memiliki kontinuitas di sepanjang ruang dan waktu dengan mengandaikan rutinitas relasi-relasi kemandirian dan ketergantungan di antara para aktor dan kelompok dalam konteks sosial. *Agency* melalui tindakan yang diambilnya akan mempengaruhi kekuasaan yang dijalankan oleh orang lain. (Anthony Giddens, 2010).

Wartawan sebagai *agency* akan selalu secara kontinu aktif merespon struktur di luar dirinya. Respon wartawan ini dituangkan dalam bentuk tulisan yang diolah menjadi berita, bisa *straight news*, *feature*, *indepth reporting*. Tulisan wartawan yang menjadi informasi bagi masyarakat maupun struktur kuasa yang bisa menimbulkan ketegangan (*contentious*). Ketegangan bisa direspon struktur atau tidak. Ketegangan yang muncul akibat tulisan wartawan berlangsung dalam waktu tertentu sampai terbuka ruang untuk terjadinya sebuah perubahan atau tidak sama sekali.

Secara normatif keberadaan wartawan dijamin oleh undang-undang, Individu bisa disebut wartawan sebagaimana diatur dalam Undang-undang nomor 40 Tahun 1999 tentang pers bila orang itu secara teratur melaksanakan kegiatan jurnalistik. Ada tiga pasal dalam undang-undang ini yang menyebutkan tentang wartawan.

Pertama, pasal 4 ayat (4) dalam mempertanggungjawabkan pemberitaan di depan hukum, wartawan mempunyai Hak Tolak. Dalam penjelasan Pasal 4 Ayat (4) UU Nomor 40 Tahun 1999 disebutkan, tujuan utama Hak Tolak adalah agar wartawan dapat melindungi sumber-sumber informasi, dengan cara menolak menyebutkan identitas sumber informasi. Hal tersebut dapat digunakan jika wartawan dimintai keterangan oleh pejabat penyidik dan atau diminta menjadi saksi di pengadilan.

Kedua, Pasal 7 ayat (1) wartawan bebas memilih organisasi wartawan. Ayat (2) Wartawan memiliki dan menaati Kode Etik Jurnalistik. Yang dimaksud dengan "Kode Etik Jurnalistik" adalah kode etik yang disepakati organisasi wartawan dan ditetapkan oleh Dewan Pers.

Ketiga, pasal 8 dalam melaksanakan profesinya wartawan mendapat perlindungan hukum. Yang dimaksud dengan perlindungan hukum adalah jaminan perlindungan Pemerintah dan atau masyarakat kepada wartawan dalam melaksanakan fungsi, hak, kewajiban, dan peranannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bill Kovach dan Tom Rosentiels (2001) menstandarkan perilaku wartawan ke dalam sembilan elemen jurnalisme. Kesembilan elemen ini adalah dasar sebuah jurnalisme. Kesembilan elemen ini adalah (1) kewajiban utama jurnalisme adalah pencarian kebenaran, (2) loyalitas utama jurnalisme adalah pada warga negara, (3) esensi jurnalisme adalah disiplin verifikasi, (4) jurnalis harus menjaga independensi dari objek liputannya (5) jurnalis harus membuat dirinya sebagai pemantau independen dari kekuasaan. (6) jurnalis harus memberi forum bagi publik untuk saling kritik dan menemukan kompromi, (7) jurnalis harus berusaha membuat hal yang penting menjadi menarik dan relevan (8) jurnalis harus membuat berita yang komprehensif dan proporsional, (9) jurnalis harus diperbolehkan untuk mendengarkan hati nurani pribadinya.

Wartawan adalah sebuah profesi sehingga dalam menjalankan profesinya wartawan harus mematuhi Kode Etik Jurnalistik yang disahkan oleh Dewan Pers Nomor 03/SK-DP/III/2006 tentang Kode Etik Jurnalistik. Kode etik ini sebagai landasan moral dan etika sebagai pedoman operasional dalam menjaga kepercayaan publik serta menegakkan integritas profesionalitas. Kode Etik Jurnalistik yang ditetapkan Dewan Pers ada 11 pasal.

Namun masing-masing organisasi profesi wartawan juga memiliki kode etik yang acuannya tidak berbeda jauh dengan yang ditetapkan oleh Dewan Pers. Secara garis besar kode etik ini mencakup tentang tatacara peliputan, tatacara penulisan berita, kejujuran dalam mengungkapkan fakta, jaminan melindungi narasumber, tidak mencampuri ranah privat narasumber kecuali untuk kepentingan publik, serta kesediaan meminta maaf bila ada berita yang salah atau tidak akurat.

Di Indonesia, disebut wartawan bekerja di institusi pers yang merupakan institusi publik. Wartawan senantiasa terlibat dalam kehidupan yang bersinggungan dengan publik. Wartawan ini akan menjalankan fungsi universal media yaitu (1) menyebarkan informasi, (2) mendidik, (3) melakukan control social, (4) memberikan hiburan. Fungsi ini yang mengharuskan wartawan akan berinteraksi dengan berbagai profesi, golongan yang ada dalam masyarakat

Wartawan akan senantiasa berhubungan dengan politik sehingga dalam jalinan relasinya selalu berhubungan dengan struktur kuasa. Ada kalanya wartawan akan mendukung struktur yang ada. Ideologi wartawan, kelompoknya, lingkungan tempatnya bekerja, sistem sosial

politik serta aturan-aturan yang ada mempengaruhi bagaimana cara wartawan memberikan respon terhadap struktur.

BERITA SEBAGAI KARYA JURNALISTIK WARTAWAN

Wartawan sebagai agency dasarnya memotret fakta dan peristiwa yang terjadi di masyarakat. Tidak semua fakta dan peristiwa direspon oleh wartawan, hanya peristiwa yang mempunyai nilai berita dan layak beritalah yang akan direspon oleh wartawan sebagai bahan tulisannya.

Nilai berita adalah unsur-unsur yang ada dalam setiap berita, dan ini menjadi acuan bagi wartawan ketika berhadapan dengan fakta dan peristiwa. Secara universal nilai berita yang senantiasa dipegang wartawan adalah (1) termasa atau terbaru. Hal ini berkaitan dengan aktualitas (2) proximity (jarak) terhadap audience yang terkena informasi. Dalam konteks sekarang bisa scope lebih luas, terutama untuk media online, (3) penting (terutama) berkaitan dengan fakta atau peristiwa yang akan diberitakan, (4) keluarbiasaan dari fakta dan peristiwa, (5) dampak, mengandung arti apa pengaruhnya ketika fakta atau peristiwa diberitakan, (6) ketegangan dari fakta dan peristiwa. Berapa nilai berita yang menjadi pertimbangan wartawan sangat tergantung dari media massa dimana ia bekerja ((John C Merrill (ed), 1983) (Brians S Brooks dkk, 1990), (Sedia Willis Barus (2011), Zaenudin HM,2011) , (Romli, 2018))

Fakta atau peristiwa telah memenuhi nilai berita tidak secara otomatis berita langsung dimuat di media massa. Pertimbangan lainnya adalah layak berita. Layak berita bisa dipahami sebagai perpaduan antara nilai berita dan kebijakan redaksional. Bisa saja satu fakta dan peristiwa memenuhi sejumlah nilai berita tetapi tidak sejalan dengan kebijakan redaksional maka berita tersebut akan di *blackout* (dimaknai peristiwa yang besar dikesalkan maknanya) atau bahkan tidak diberitakan sama sekali. Sementara untuk media massa yang lain, fakta atau peristiwa tersebut sejalan dengan kebijakan redaksional maka media tersebut akan melakukan *blowup* (dibesarkan).

Hal ini menunjukkan bahwa wartawan dalam menjalankan tugas jurnalistiknya dengan hasil akhir sebuah berita tidak berada dalam ruang kosong yang tidak ada pertarungan kepentingan didalamnya, Sirikit Syah (2011) mengemukakan, wartawan tidaklah bekerja dalam ruang yang kosong, ada nilai-nilai dalam diri wartawan yang mendorongnya

merespon satu fakta dan peristiwa dalam masyarakat. Wartawan tidak bisa lagi menganggap dirinya bekerja di ruang hampa yang hanya menulis fakta, atau angkat tangan kalau terjadi apa-apa. Wartawan mempunyai peran dalam memilih fakta, narasumber. Siapa dan apa yang akan dipilih wartawan sangat tergantung pada nurani wartawan.

Produk berita yang dihasilkan wartawan memiliki beragam bentuk yaitu *straight news*, *feature*, *indepth reporting*. Ketiga jenis berita ini mempunyai perbedaan dalam hal cara peliputan dan penulisannya. Berita *Straight news* sering juga disebut berita lempang, atau berita keras. Jenis berita mempunyai karakter khas yaitu adanya *dateline* (baris tanggal) sebelum *lead*. *Lead* atau teras berita merupakan intisari sebuah berita, struktur penulisan adalah struktur piramida terbalik. *Feature* adalah jenis berita *soft* dan struktur penulisan adalah struktur blok. *Indepth reporting* adalah jenis berita berkedalaman. Pengembangan fakta berita berkedalaman ini adalah pengembangan berita *straight news* yang dianggap oleh wartawan membawa dampak bagi masyarakat. ((Djafar Asegaf, 1989), (Septian, Santana, 2003), (Sedia Willing Barus, 2011))

Straight news atau berita lempang hanya menjelaskan kronologis kejadian. Jenis berita ini paling banyak dijumpai pada pemberitaan media massa. Jenis berita ini lebih menekankan pada aspek *what*, *where*, *when*, dan *who*. Sementara aspek *why* dan *how* tidak banyak dimunculkan. Struktur beritanya adalah struktur piramida terbalik. Struktur ini menekankan fakta yang paling penting dijadikan *lead* (teras berita), tubuh berita semakin ke bawah dianggap tidak penting.

Jenis berita *straight news* mendominasi media-media online serta surat kabar harian, berita radio televisi. Hal ini disebabkan audience membutuhkan berita yang cepat tentang kejadian sehari-hari. Informasi ini sebagai dasar masyarakat untuk menyesuaikan dengan kondisi yang ada. Nilai berita yang sering menjadi dasar wartawan dalam mengolah fakta dan peristiwa menjadi berita adalah *actual*, *proximity*, *keluarbiasaan* (keterkenalan)—berkaitan dengan aspek *who* (siapa). Prinsip, pembaca membawa berita *straight news* butuh kecepatan informasi.

Feature adalah salah satu jenis berita yang tidak terikat dengan waktu. Artinya, fakta atau peristiwa tidak akan kadaluwarsa meskipun kejadiannya sudah terjadi beberapa hari. Nilai berita yang menjadi acuan wartawan dalam memilih jenis berita ini terutama adalah sisi humanismenya. Berita *feature* ini menggunakan struktur blok dimana

lead tidak mesti menjadi aspek yang penting. Struktur berita ini antara Alinea satu dengan Alinea yang lain saling berkaitan satu dengan yang lainnya. Berita feature ini banyak ditemui di surat kabar harian, media online, majalah. Namun jumlahnya tidak sebanyak berita straight news.

Jenis berita yang lain adalah indepth reporting atau berita berkedalaman. Indepth reporting memiliki bisa digali melalui news analisis, jurnalisme persisi, participant reporting, atau kombinasi dari keduanya. Berita jenis ini biasanya didahului dengan berita *straight news* dan biasanya dipandang mempunyai dampak bagi kepentingan public sehingga digali lebih dalam. Namun tidak semua fakta atau peristiwa bisa dikembangkan dengan indepth reporting. Penekanan lebih pada aspek kedalaman dan dampaknya bagi kepentingan public.

Penulisan berita jenis ini menggunakan struktur blok dan aspek *why* dan *how* mendapatkan porsi yang besar. Aktualitas dari sebuah fakta dan peristiwa bukan pada aspek kapan terjadinya tetapi lebih pada kebaruan data yang ditemukan. Berbeda dengan *straight news*, indepth reporting dalam melihat sebuah fakta dan peristiwa seperti satelit (*satelit zooming*). Fakta dan peristiwa secara holistic bukan secara parsial.

Investigasi reporting adalah pencarian fakta dan peristiwa mendasarkan pada informasi yang terkadang belum jelas kebenarannya. Wartawan akan membuktikan informasi tersebut, setelah yakin informasi akurat, maka wartawan akan mengembangkan temuannya dengan menemukan fakta-fakta secara holistic.

Indepth Reporting dan investigasi reporting tidak bisa digali oleh satu atau dua orang wartawan. Biasanya dilakukan secara team works dengan dukungan data-data untuk memperkuat fakta yang ditulis.

Terlepas apapun jenis berita yang akan dikembangkan Seorang wartawan adalah seseorang yang dipekerjakan untuk secara teratur terlibat dalam pengumpulan, pengolahan, dan penyebaran (kegiatan) berita dan informasi (output) untuk melayani kepentingan publik (peran sosial), peran dasar wartawan adalah untuk mempromosikan perdamaian dan pemahaman, untuk bekerja dengan kejujuran, kejelasan dan kasih sayang, untuk memberikan suara untuk yang sangat miskin, yang tertindas; untuk menantang *stereotip* dan mengekspos korupsi dan berbohong - dan menghormati keragaman dan perbedaan. ((Thomas Kent. 2015), (Ricard Karble,2010))

Apapun struktur berita yang dipilih, wartawan akan menjaga obyektivitasnya. Obyektivitas terdiri dari dua dimensi, *pertama*, faktualitas yaitu usaha mencari kebenaran atau *truth*. Dimana berita harus relevan dengan pembaca, mempunyai nilai berita. *Kedua*, impartialitas mengacu pada praktek-praktek jurnalistik yang mengedepankan *balance*, *non partisanship* dan *neutral presentation*. *Balance* berarti ada unsur keadilan dan keseimbangan dalam pemberitaan. *Neutralitas* berarti tidak membangun opini untuk kepentingan tertentu. Obyektivitas dalam jurnalisme tidak mungkin mencapai tingkat yang sempurna 100 persen (Amir Efendi Siregar, 2015).

ISU-ISU KEMARITIMAN DI MATA JURNALIS

Lembaga Uji Kompetensi Wartawan Jurusan Ilmu Komunikasi Fisip UPN "Veteran" Yogyakarta tahun 2021 mengadakan In House Training Jurnalisme Kemaritiman Berwawasan Kebangsaan untuk wartawan di Kepulauan Riau. Kegiatan diikuti oleh 150 wartawan yang bertugas di Natuna, Anambas, Lingga, Tanjung Balai Karimun, Tanjung Pinang dan Batam. Mereka dibekali dengan berbagai perspektif perannya sebagai wartawan di tengah-tengah problematika dan kompleksitas kemaritiman. Wartawan ini juga dibekali dengan berbagai prespektif konseptual tentang regulasi pers, etika, konsep penulisan indepth, konsep kemaritiman, mengelola data sebagai bahan liputan.

Berdasarkan pelatihannya wartawan ini akan melakukan peliputan secara berkelompok dari berbagai media yang dikenal dengan liputan kolaboratif. Setiap kelompok yang telah melakukan liputan kolaboratif membuat karya jurnalistik indepth reporting dan di muat di mediana masing-masing.

Wartawan ternyata dalam melihat persoalan maritim belum semuanya mampu untuk mengeksplorasi persoalan kemaritiman secara holistik dan masih terpaku pada isu-isu yang mampu meningkatkan *thrill* (sensasi). Hal ini bisa dilihat dari tema-tema yang digali wartawan peserta pelatihan ketika melakukan liputan kolabiratif

Wartawan perbatasan yang ikut pelatihan dalam melihat persoalan maritim diperbatasan masih terbatas pada persoalan konflik, kejahatan, ketidakadilan, kurangnya perhatian pemerintah terhadap. Semua

bernada suram. Beberapa tema yang diangkat wartawan dalam pelatihan in house training antara lain:

1. Upaya warga Sempadan menikmati berkah laut berkedaulatan : Potret masyarakat maritim Kepulauan Riau Bertahan di Tengah Pandemi Covif-19
2. Keluh kesah nelayan tradisional di perbatasan Utara Indonesia menghadapi kapal Lengkong, kapal cantrang (Nelayan Jawa) dan kapal ilegal fhisng di laut sendiri.
3. Nelayan Pelabuhan di Tengah Pandemi
4. Pemerintah Modernisasi Alat Tangkap Nelayan Tradisional
5. Selama Periode 2021, Bea Cukai Batam Berhasil Menangani 141 Pelanggaran Dengan Nilai Barang Rp42,24 Miliar
6. Tradisi Pencemaran Limbah Minyak di Laut Bintang
7. Nasib Nelayan Kepulauan Riau di Negeri Maritim
8. Membuka Gembok Regulasi Khusus Importasui di Beranda Negeri
9. Pelabuhan Peti Kemas Malarko Menjadi Sampah Mewah: Telan Anggaran Ratusan Milyar, Pelabihan Malarko jadi Sampah
10. Melaut itu Mudah, Solar Subsidiinya Susah
11. Dampak WNA Terhadap Kehiduoan Sosial Masyarakat Natuna: Minim Pengawasan WNA Kerap Resahkan Warga Ranai.
12. Dilema Nasib Nelayan Natuna, Pemda Harus Ambil Sikap

Tampaklah wartawan di perbatasan yang notabene menjadi patner pemerintah dalam mengawal isu-isu kemaritiman masih terpaku pada persoalan-persoalan yang terjadi di masyarakat yang membutuhkan peran sertra pemerintah untuk menyelesaikan. Belum berusaha mengeksplorasi potensi maritim secara holistic. Jadi persoalan-persoalan yang diangkat masih bersifat parsial.

Padahal wartawan di wilayah perbatasan bisa mengeksplorasi potensi maritim di wilayahnya. Misalnya potensi wisata. Eksplorasi bidang pariwisata akan membantu meningkatkan nilai ekonomi masyarakat di sana. Potensi wisata yang dimiliki Natuna antara lain wisata laut (marine) yang berjumlah 46 obyek wisata, wisata ecotourism yang mencakup antara lain air terjun, danau, kawasan hutan bakau, hutan lindung yang tetap terjaga dengan baik. Potensi warisan geologi antara lain Tanjung

Datuk, Gunung Ranai, Desa Sepempang dengan Alif Stonenya. Sementara potensi archeology antara lain wrwck diving, geo teorism dan historical tourism.

Namaun potensi ini belum banyak menghiasi etalase-etalase media di wilayah perbatasan. Salah satu factor penyebabnya keterbatasan sumberdaya yang dimiliki wartawan untuk melakukan eksplorasi tersebut.

Padahal wartawan perbatasan dan media tempatnya bekerja memiliki peran yang lebih kompleks dibandingkan wartawan yang bertugas baik dalam akses ke lokasi liputan, akses ke sumber berita, akses teknis (sarana dan prasarana), akses peluang penguatan ketrampilan jurnalistik.

Wartawan di perbatasan pada dasarnya memiliki tugas penting bagaimana mengangkat potensi-potensi kelokalan dengan berbagai permasalahan agar diketahui semua pihak (stake holder) untuk mendapatkan dukungan motivasi dan perbaikan infrastruktur. Apabila potensi-potensi tersebut bisa dikembangkan akan memberikan nilai tambah bagi masyarakat sehingga bisa mengurangi angka kemiskinan, memberikan keyakinan bagi pihak luar untuk ikut mengembangkan potensi yang ada melalui berbagai aktivitas.

INDEPTH REPORTING PENGEMBANGAN ISU-ISU MARITIM

Salah satu intervensi yang bisa dilakukan untuk meningkatkan peran wartawan dalam isu-isu kemaritiman adalah mendorong, memberikan pelatihan yang intensif terkait liputan indepth reporting. Liputan jenis ini memang membutuhkan sebuah keahlian tersendiri, serta perlu ada dukungan sumberdaya lainnya.

Ketika menempatkan wartawan sebagai agency untuk mendorong pengembangan budaya maritim, maka kita harus mencoba melihat persoalan apa yang sebenarnya bisa dikembangkan, kemudian jenis berita apa yang akan dikembangkan. Sepertinya yang kita pahami bersama budaya maritim adalah kompleks gagasan, ide, pengetahuan, nilai, norma, aturan yang terkait bidang maritim dan dijadikan pedoman perilaku ekonomi, bisnis, jasa dan politik masyarakat nelayan dan non nelayan untuk mencapai kepentingan social ekonomi guna menghasilkan produk (Retno Adriati, 2016)

Pemerintah telah menetapkan Poros Maritim Dunia (PMD) sebagai visi pembangunan nasional Indonesia. Visi ini maka pemerintah mulai terarah pada pembangunan dan pemanfaatan potensi laut. Visi ini ditopang oleh lima pilar yang tertuang dalam berbagai regulasi yaitu (1) budaya maritim 2) Pembangunan kedaulatan pangan laut; 3) Pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim; 4) Diplomasi maritim; serta 5) Kekuatan pertahanan maritim (Meity Josephin, 2016).

Dalam konteks ini pemerintah akan membuat regulasi-regulasi yang akan mensupport pengembangan budaya maritim. Wartawan sebagai *agency* akan merespon setiap proses bagaimana regulasi dibuat, bagaimana implementasinya dalam masyarakat . Tentunya dalam merespon kebijakan-kebijakan pemerintah tetap bersikap independent untuk memperjuangkan *truth* (kebenaran) untuk kepentingan public.

Dalam posisinya seperti ini wartawan bisa jadi akan menjadi resonansi bagi struktur kuasa terutama bila kebijakan tidak berpihak kepada kepentingan public, termasuk lingkungan diman public berada. Ambilah contoh, bagaimana media-media menyoroti problema yang muncul terkait dengan potensi-potensi budaya maritim yang ada di Indonesia.

Pada dasarnya, wartawan sebagai *agency* sudah merespon setiap persoalan terkait budaya maritim masih dalam berita *straight news*. Ini sebenarnya tidak menguntungkan bagi upaya promosi budaya maritim karena hanya mampu menampilkan permasalahan dipermukaan

Persoalan pembakaran kapal nelayan Indonesia oleh otoritas Australia pada 9 November 2021 hanya dilihat dalam perpesktif secara parsial yaitu dalam persoalan kriminal. Padahal wartawan bisa mengembangkan lebih jauh pada persoalan hubungan bilateral Indonesia-Australia. Sayangnya, masalah ini tidak diungkap secara lengkap. (Kabar Batam.Com *Dampak pembakaran Kapal nelayan Indonsesia KKP Tunda patrol Bersama dengan ABF Australia*)

Berita tentang dugaan pungutan illegal yang dituduhkan kepada otoritas keamanan RI terkait penahanan kapal asing (Batamnews.com, 15 Nopember 2021. *Reuters beritakan Pemilik Kapal Asing di Kepri Bayar Illegal Rp 4,2 Miliar, TNI AL Membantah*).Dalam berita ini hanya memberitakan saling klaim antara pihak yang berkaitan dengan kapal asing yang ditahan dan struktur kuasa dalam hal ini TNI AL. Berita ini tidak salah

karena sumbernya jelas dan mencoba menjaga keberimbangan. Menjadi persoalan bila fakta ini tidak mencoba dikembangkan dan digali secara serius untuk membuktikan bahwa dugaan tersebut tidak benar. Wartawan tentunya perlu diberi akses untuk menjangkau lokasi kejadian untuk membuktikan bahwa klaim dari struktur kuasa adalah benar.

Mengacu pada lima pilar dalam pengembangan budaya maritim wartawan tidak bisa hanya mengandalkan pada liputan untuk berita straight news. Ambil contoh, regulasi yang terkait dengan masalah pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim. Implementasi dari regulasi ini sarat dengan kepentingan politik, kepentingan ekonomi dari pihak yang akan digandeng struktur kuasa. Di sisi lain, masyarakat menjadi pihak yang juga terimbas dalam pengembangan infrastruktur.

Secara empiric persoalan di atas akan menempatkan wartawan selaku agency dalam posisi sebagai Fungsi kritis-monitorial (*critical-monitorial function*). Wartawan menjalankan peran sebagai 'Fourth Estate'. Peran ini mencakup (1) *Peran monitor* adalah peran paling pasif dari tiga peran kritis-monitor (*critical-monitorial function*), (2) *Peran penyelidik yang* didefinisikan melalui berbagai praktik investigasi yang digunakan untuk meneliti klaim dan pernyataan pemerintah dan mengumpulkan informasi tentang berbagai isu yang wartawan anggap sebagai hal yang mencurigakan. (3) *Peran pengawas (watchdog)* bahkan lebih aktif dan tegas. Legitimasi *watchdog* untuk bertindak di arena politik paling kuat terlihat pada posisi institusional jurnalistik ketika berhadapan dengan kekuatan yang ada. (Thomas Hanitzsch dan Thomas Vos, 2018)

Bisa juga wartawan akan memainkan peran dimensi kolaboratif-fasilitatif (*collaborative-facilitative dimension*) yang oleh Thomas Hanitzsch dan Thomas Vos, (2018) dipahami wartawan bertindak sebagai mitra pemerintah dan mendukung upaya pemerintah dalam upayanya untuk mewujudkan pembangunan dan kesejahteraan sosial. (1) Sebagai *fasilitator*, wartawan merasa peran jurnalistiknya sebagai bagian tanggung jawab sosial mereka untuk membantu pemerintah dalam upaya memajukan pembangunan sosial dan ekonomi negara. (2) *Kolaborator* merupakan peran lebih jauh lagi dengan berpegang pada gagasan bahwa sebagai komunikator publik, wartawan tidak berbeda dari tetapi bagian dari 'aparatur negara' (3) Peran *mouthpiece* memuat informasi resmi dan kemudian disampaikan ke masyarakat. Dalam hal ini, tugas wartawan adalah memberikan legitimasi kepada pemerintah dengan menjelaskan

berbagai keputusan politik kepada masyarakat dan memandu opini publik.

Kedua peran yang akan dimainkan oleh wartawan memerlukan pemahaman yang utuh terhadap persoalan budaya maritim tidak hanya dalam tataran normative. Ini akan membantu wartawan untuk melihat fakta dan peristiwa yang berkaitan dengan budaya maritim secara holistic.

Kembali kepada gagasan awal untuk menguatkan posisioningnya sebagai agency untuk pengembangan budaya maritim melalui pengembangan liputan indepth reporting maka beberapa persoalan yang perlu dikritisi dari aspek wartawan. *Pertama*, budaya maritim masih dipahami secara parsial. Budaya maritim bisa jadi masih dipahami sebagai persoalan yang berhubungan dengan masalah penyeludupan barang-barang illegal, pencurian ikan, perdagangan orang dan lainnya. Padahal persoalan maritim mempunyai perspektif luas secara social, ekonomi maupun politis.

Kedua, keterbatasan akses dalam melakukan peliputan budaya maritim. Mengingat bicara budaya maritim membutuhkan sarana yang lebih kompleks untuk bisa menjangkau lokasi peristiwa. Misalnya, mendapatkan informasi tentang bagaimana armada laut Indonesia menghalau kapal asing, bagaimana penanganan kapal-kapal asing yang telah mencuri ikan dan sebagainya. Dalam diskusi pada pelatihan jurnalis budaya maritim berwawasan kebangsaan, wartawan mengakui meliput masalah budaya maritim tidak mudah karena luasnya jangkauan, keterbatasan akses. Wartawan seringkali mengikuti nelayan di laut lepas untuk mendapatkan data, membuktikan informasi kapal-kapal asing yang mencoba mencuri potensi ikan.

Ketiga, keterbatasan sumberdaya dari media dimana wartawan bekerja. Sumberdaya mencakup sumberdaya manusia dan supporting untuk peliputan. Peliputan indepth reporting membutuhkan kerja tim serta finansial yang tidak sedikit. Tidak semua media mampu membiayai hal itu. Merupakan satu kewajiban apabila wartawan masih terbatas menulis dalam bentuk straight news dengan mengandalkan pada sumber informasi rutin (struktur kuasa atau narasumber dari masyarakat) dan sifatnya masih berorientasi psikologis yaitu apa yang dipikirkan orang atas satu fakta tertentu.

Indepth reporting memberikan ruang bagi wartawan untuk melakukan interpretasi atas fakta (bukan opini pribadi). Kurangnya

pemahaman tentang jenis liputan ini adakalanya wartawan tidak menyadari. Namun adakalanya wartawan tidak memiliki pemahaman tentang jenis berita yang dihasilkan, tapi ia melakukan dalam praktek kesehariannya. (Dida Dirgahayu, 2016). Bisa jadi karya jurnalistik yang dihasilkan menjadi tidak maksimal.

Persoalan yang harus dikritisi dari aspek struktur kuasa, *pertama*, cara pandang terhadap wartawan perlu diubah. Regulasi tentang pers yaitu Undang-Undang Nomor 40 Tahun 1999 memberikan perlindungan kepada wartawan dalam menjalankan tugas jurnalistiknya. Struktur kuasa, masyarakat tidak diperbolehkan menghalang-halangi pekerjaan wartawan untuk mendapatkan data terkait fakta dan peristiwa yang terjadi dalam masyarakat.

Kedua, struktur kuasa perlu membuka akses atas informasi yang berkaitan dengan masalah budaya maritim. Informasi ini bisa sebagai informasi yang bersifat (1) Embargo adalah penundaan pemuatan atau penyiaran berita sesuai dengan permintaan narasumber (2) Informasi latar belakang : adalah segala informasi atau data dari narasumber yang disiarkan atau diberitakan tanpa menyebutkan narasumbernya (3) Off the record adalah segala informasi atau data dari narasumber yang tidak boleh diberitakan atau disiarkan (pasal 7 Kode Etik Jurnalistik). Apapun sifat informasi yang disampaikan perlu diberikan alasan.

Ketiga, struktur kuasa juga mempunyai kewajiban ikut meningkatkan pengetahuan wartawan tentang masalah budaya maritim melalui pelatihan-pelatihan dengan tema-tema khusus. Misal, illegal fishing, trafficking, keamanan maritim dan lainnya.

Keempat, bila terjadi kasus-kasus khusus dengan letak kejadian yang jauh dari jangkauan wartawan, struktur kuasa perlu mengajak wartawan. Kehadiran wartawan secara langsung akan sangat membantu memperkaya perspektif atas persoalan budaya maritim,

REKOMENDASI

Sinergi antara wartawan selaku agency dan struktur kuasa perlu ditingkatkan untuk membantu mempromosikan budaya maritim. Budaya maritim tidak bisa hanya diuraikan dalam sebuah kertas kerja berupa program kerja serta regulasi yang akan mengatur agar bisa diimplementasikan.

Budaya maritim membutuhkan supporting salah satunya melalui pemberitaan di media massa dari berbagai jenis platfor. Ujung tombak media massa adalah wartawan. Wartawan adalah individu yang aktif bergerak dan tidak bekerja dalam ruang yang kosong. Keaktifan wartawan dalam merespon atas fakta dan peristiwa inilah menempatkan dirinya sebagai *agency*.

Wartawan sebagai *agency* memainkan peran dan senantiasa berkaitan dengan kehidupan politik. Wartawan akan merespon setiap kebijakan politik yang dalam prespektif wartawan akan mengancam kepentingan public. Dalam posisi semacam ini, wartawan seringkali oleh struktur kuasa sebagai iritasi atau resonansi. Akibatnya bisa memunculkan ketegangan-ketegangan yang pada gilirannya tidak menguntungkan upaya mempromosikan budaya maritim.

Untuk memperbaiki relasi antara wartawan dan struktur kuasa terkait dengan masalah mempromosikan budaya maritim, maka wartawan perlu didorong untuk mengembangkan penulisan indepth reporting dibandingkan penulisan straight news. Melalui tulisan indepth reporting, masyarakat akan mendapatkan informasi yang berkecukupan tentang budaya maritim.

Struktur kuasa perlu mensupport wartawan untuk bisa menghasilkan tulisan indepth reporting dengan memberikan ruang dan akses untuk mendapatkan data terkait fakta atau peristiwa yang terkait dengan budaya maritim. Mengingat, luas dan kompleksitasnya cakupan liputan budaya maritim.

Struktur kuasa juga perlu membuka akses yang luas bagi wartawan bila ada fakta dan peristiwa yang terkait dengan budaya maritim. Informasi yang disampaikan wartawan baik sebagai embargo, informasi latar belakang maupun off the record harus disertai dengan alasan yang jelas.

Pelatihan-pelatihan untuk wartawan yang berkaitan dengan masalah spesifik tentang budaya maritim perlu dilakukan secara kontinyu. Hal ini untuk membantu wartawan lebih memahami persoalan tentang budaya maritim secara holistic.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriati, Retno, *Pengembangan Budaya Maritim di Indonesia sebagai strategi Adaptasi*, https://repository.unair.ac.id/95874/2/7A_PENEGEMBANGAN%20BUDAYA%20MRITIM-converted.pdf, akses 12 November 2021)
- Barus Willing. S , 2011, *Jurnalistik : Petunjuk Teknis Menulis Berita*, Erlangga, Surabaya,
- Dirgahayu, D, 2016, Persepsi wartawan terhadap jurnalistik investigasi, *Jurnal Penelitian Komunikasi* Vol18 No 1 Juli 2015
- Giddens, A, 2010, *Teori Strukturasi: Dasar-dasar pembentukan struktur social dalam masyarakat*, terjemahan Maufur dan Daryatno, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Josephin, Meitty , *Budaya Maritim Indonesia, Quo Vadis?* <https://binus.ac.id/characterbuilding/2021/07/budaya-maritim-indonesia-quo-vadis/> akses 12 Nopember 2021
- Karble, R, 2009, *Ethics of journalist, British Library Cataloguing in Publication Data* A catalogue record for this book is available from the British Library Simultaneously published in the USA and Canada by Routledge 270 Madison Ave, New York, NY 10016 This edition published 2009 *Routledge is an imprint of the Taylor & Francis Group, an informasi business* © 2001
- Kent, T, 2015, *Who's a Journalist? Closing in on a Definition* Copyright©2015
- The HuffingtonPost.com, Inc. "The Huffington Post" is a registered trademark of TheHuffingtonPost.com, Inc. All rights reserved. Part of HuffPost Business - AOL Money & Financen
- Merril, John, C(ed), 1995, *Global Journalism*, Longman Publisher, USA
- Nurudin, 2017 *Pengantar Komunikasi Massa*, PT Rajagrafindo Persada Jakarta
- Ranly, D, Brooks, B, Kennedy, K, Moen, D, 1987, *News Reporting and Writing*, St Martin Press, New York
- Sentana, S, 2003, *Jurnalisme Investigasi*, Yayasan Obor Indonesia.
- Siregar, E.A, 2015, *Meningkatkan Profesionalisme Wartawan : Bekerja untuk Publik dengan Obyektif, Independen dan Netral*, *Jurnal Dewan Pers*, Edisi No 11, Desember 2015.

- Syah, S , 2011, *Rambu-rambu Jurnalistik*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta
- Zaenuddin, 2011, *The Journalist*, Simbiosis Reka Utama, Jakarta
- Vos, Thomas, Hanitzsch, Thomas, 2018 *Journalism beyond democracy: A new look into journalistic roles in political and everyday life*, Journalism 2018, Vol. 19(2) 146 –164 The Author(s) 2016 Reprints and permissions: sagepub.co.uk/journalsPermissions.nav DOI: [10.1177/1464884916673386journals.sagepub.com/home/j](https://doi.org/10.1177/1464884916673386journals.sagepub.com/home/j)

Berita Media Massa

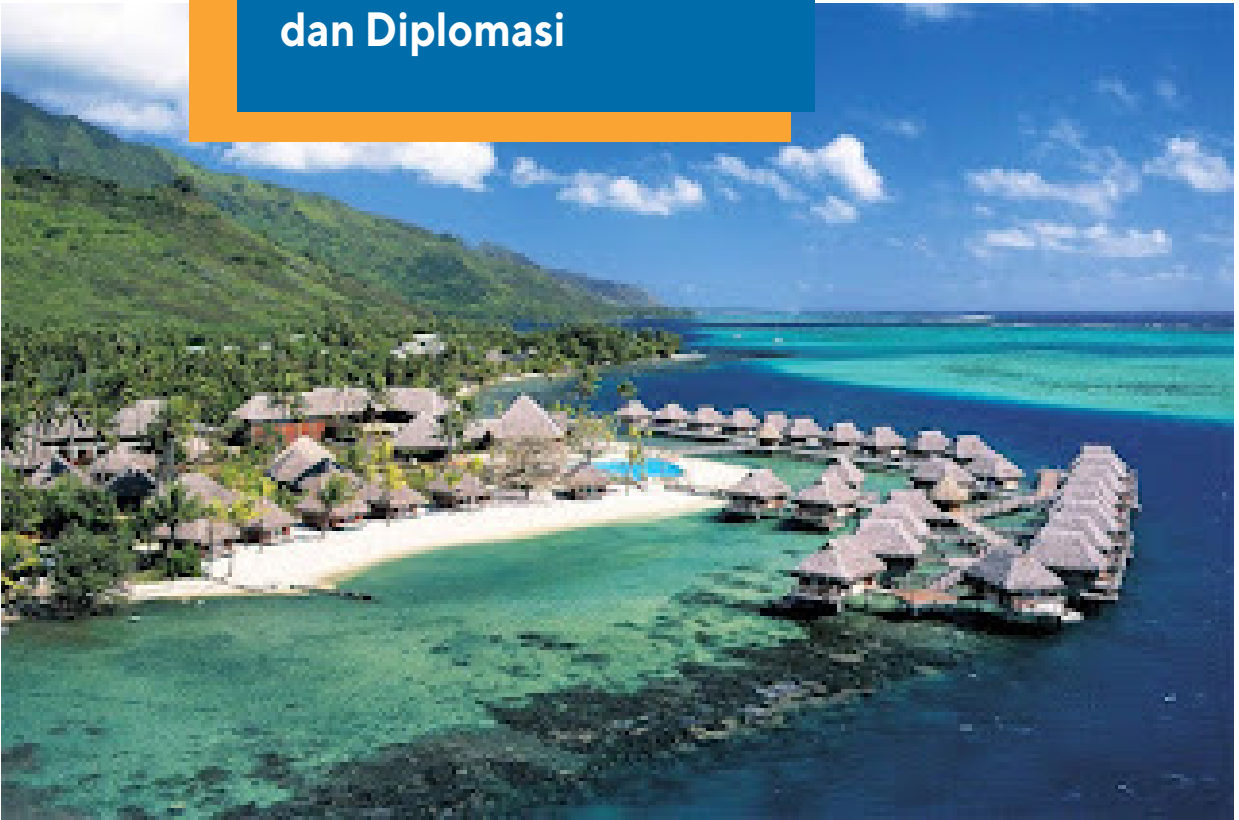
- <https://kabarbatam.com/dampak-pembakaran-kapal-nelayan-indonesia-kkp-tunda-patrol-bersama-dengan-abf-australia/>
- <https://www.batamnews.co.id/berita-83030-reuters-beritakan-pemilik-kapal-asing-di-kepri-bayar-ilegal-rp-4-2-miliar-tni-al-membantah.html>
- <https://poroskepri.com/2021/11/09/kkp-sedang-kaji-skema-natuna-semoga-potensi-ikan-natuna-1-juta-ton-per-tahun-segara-bisa-tingkatkan-pad/>
- <https://uand-a.com/2021/11/pt-timah-tbk-salurkan-bantuan-kepada-kub-nelayan-perbatasan-desa-pongkar/>
- <https://www.jpnn.com/news/tiga-kapal-indonesia-dibakar-dan-hasil-tangkapan-lautnya-disita-karena-aktivitas-ilegal-di-perairan-australia>
- <https://deltakepri.co.id/potensi-maritim-jadi-prioritas-serius-gubernur-ansar/>

Dokumen

- Undang-undang Nomo3 40 tahun 1999 tentang Pers
- Kode Etik Jurnalistik yang disusun berdasarkan Surat Keputusan Dewan Pers Nomor 03/SK- DP/V/2006 tentang Kode Etik

Bagian 2

Lingkungan Strategis, Pertahanan Keamanan, dan Diplomasi



Sumber Gambar:
<https://nurainis.blogspot.com/2020/07/dampak-positif-dan-negatif-kondisi.html>

MEMBANGUN KEKUATAN PERTAHANAN DI ERA KETIDAKPASTIAN

Oleh **Darma Agung Setya Irfansyah, S.I.P., M.Si. (Han)**

ABSTRAK

Perencanaan pertahanan selalu dihadapkan pada kondisi ketidakpastian. Era Ketidakpastian pasca-Perang Dingin memberikan kompleksitas baru yang tak terhindarkan dan muncul banyak aktor-faktor-vektor. Sebagai sebuah visi dan rencana, Indonesia 2045 adalah sebuah gambaran ideal terlepas dari realitas di masa depan, yang membutuhkan kekuatan semua elemen bangsa termasuk kekuatan pertahanan agar tujuan negara dapat tercapai. Dengan menerapkan scenario planning untuk mendapatkan kombinasi gambaran kemungkinan yang dapat terjadi di masa depan maka pilihan strategi dan kebijakan dapat ditentukan. Masalah pembangunan kekuatan pertahanan tidak bisa diselesaikan hanya dengan peningkatan rasio anggaran pertahanan terhadap PDB dan alutsista modern. Meneguhkan kembali visi Poros Maritim, mengkaji ulang politik luar negeri, investasi pada teknologi serta restrukturisasi organisasi bisa menjadi jalan keluar mewujudkan kekuatan di masa depan.

Kata Kunci: Kekuatan Pertahanan, Ketidakpastian, Strategi, Scenario Planning.

PENDAHULUAN

Sejarah negara modern mencatat, beberapa negara-bangsa tidak berhasil melampaui usia satu abad. Tahun 2045 mendatang menandai genap 100 tahun usia Indonesia merdeka. Momen tersebut adalah tonggak yang tepat dalam mengevaluasi kembali capaian dari tujuan bernegara kita, yaitu untuk mewujudkan Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur.

“Visi Indonesia 2045” menjadi sebuah gagasan ideal bagi Indonesia yang disusun berdasarkan asumsi masa kini serta proyeksi di masa depan. Poros Maritim Dunia menjadi bagian integral untuk mewujudkan ide tersebut melalui penguatan sektor kemaritiman.

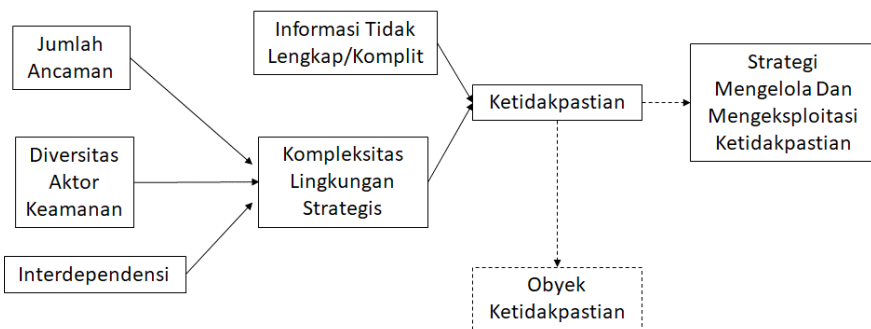
Namun, masa depan selalu penuh dengan ketidakpastian. Suatu kondisi di mana kita tahu bahwa ada hal-hal yang kita tidak ketahui (*known-unknowns*). Maka dalam menghadapinya, diperlukan strategi dan kebijakan yang tepat serta dukungan setiap elemen bangsa, salah satunya pertahanan negara yang kuat.

TNI yang kuat dan profesional berperan dalam mempertahankan kedaulatan negara, keutuhan wilayah dan keselamatan segenap bangsa. Meskipun faktanya pembangunan kekuatan pertahanan selama lebih dari satu dekade terakhir mengalami kendala yang menghambat TNI dalam menjalankan fungsi dan perannya.

Tulisan ini akan memberikan gambaran kondisi saat ini, tantangan masa depan pertahanan, strategi negara, dan opsi kebijakan untuk mengatasinya. Metode perencanaan berbasis skenario (*scenario planning*) diterapkan untuk mendapatkan gambaran kemungkinan di masa depan. Skenario disusun berdasarkan kombinasi variabel yang datanya bersifat terbuka (*open source*), dan kemudian digunakan untuk mengelaborasi strategi dalam membangun kekuatan pertahanan.

ERA KETIDAKPASTIAN

'Era Ketidakpastian' ditunjukkan oleh karakteristik interdependensi ekonomi, kompetisi kekuatan besar, globalisasi dan revolusi industri keempat. Dampak dari 'Era Ketidakpastian' antara lain: banyaknya aktor-faktor-vektor, dan kompleksitas yang tak terhindarkan (Goh, 2020).



Bagan 1. Ketidakpastian & Strategi

Sumber: Emily Goldman, (2011), *Power in Uncertain Times: Strategy in the Fog of Peace*, Stanford University Press, hal. 14.

Menurut Goldman (2011), situasi ketidakpastian muncul di saat kemungkinan kejadian di masa depan bersifat tidak pasti, tidak terbatas, dan tidak terhitung. Kondisi ini menurut Goldman (2011) dan, Kay & King (2020), tidak dapat dianalisis dengan metode probabilistik karena kita tidak tahu apa yang akan terjadi, serta banyaknya kemungkinan dan kejadian yang tidak dapat dideskripsikan melalui distribusi probabilitas, sementara perencanaan sering kali dilakukan berdasarkan asumsi-asumsi statis dan linear, sementara variabel yang menjadi dasar, bergerak secara dinamis.

Pada dasarnya, perencanaan—termasuk dalam hal pertahanan—selalu berkuat dengan ketidakpastian. Perencanaan pertahanan menghadapi situasi ketidakpastian bentuk dan aktor ancaman, kapabilitas pertahanan, sumber daya pendukung, dan dinamika lingkungan. Dalam konteks pertahanan, ketidakpastian merupakan hasil dari rendahnya kemampuan untuk membedakan senjata ofensif-defensif, strategi, dan postur kekuatan. Sumber ketidakpastian bisa berasal dari struktur sistem internasional, obyek-obyek ketidakpastian, maupun intensi dari pihak lain (Goldman, 2011).

Perencanaan pertahanan harus dipandu oleh kemungkinan terburuk, tidak hanya bertumpu pada pemikiran ideal penuh harapan. Dalam lingkup keamanan nasional, pesimisme yang bijak selalu lebih baik daripada optimisme yang tidak terkendali (Chung-In Moon, 2000).

SKENARIO DI MASA DEPAN

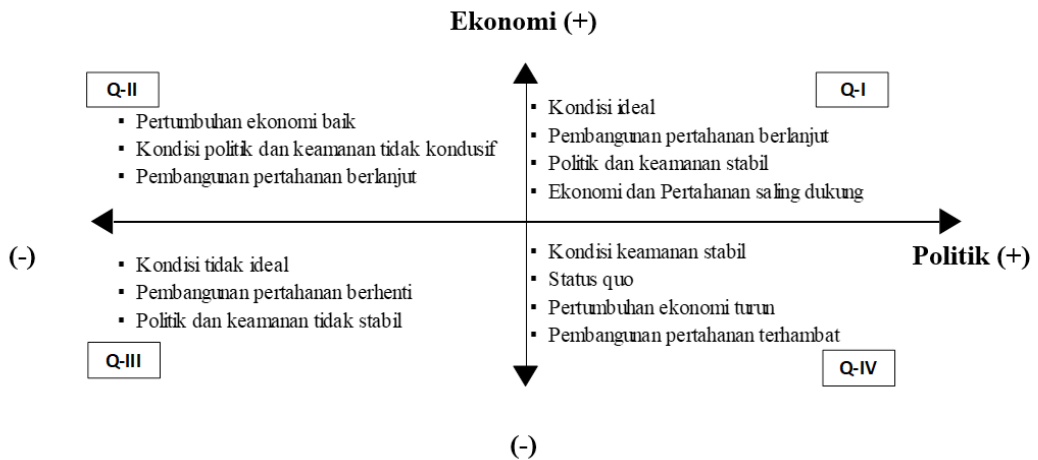
Pembangunan kekuatan pertahanan mensyaratkan pertumbuhan ekonomi yang baik, perkembangan teknologi pertahanan, dan stabilitas politik domestik.

Bagi Indonesia, pertumbuhan ekonomi dan stabilitas politik sangat berkaitan dan dapat saling mempengaruhi. Sejarah panjang bangsa ini yang mengalami pasang surut ekonomi dan ketidakstabilan politik menjadi faktor penentu dalam pembangunan. Tanpa hal tersebut, maka akan sulit untuk mewujudkan kekuatan pertahanan yang ideal.

Kerangka skenario masa depan dibangun menggunakan dua variabel, yaitu politik dan ekonomi level nasional. Penilaian terhadap kondisi ekonomi dan politik nasional dapat mengacu pada indikator ekonomi makro, indeks stabilitas politik, indeks demokrasi, maupun hasil analisis pakar.

Dari kombinasi variabel di atas, maka skenario yang mungkin terjadi selama proses menuju maupun kondisi akhir pada 2045 akan menghasilkan 4 kemungkinan seperti pada Bagan 2. Kuadran I (Q-I) menunjukkan variabel ekonomi dan politik bersifat positif. Kuadran ini menggambarkan kondisi ideal di mana ekonomi meningkat dan kondisi politik stabil. Kedua variabel saling sinergi menopang pembangunan nasional dengan baik. Pemerintah juga dapat mengalokasikan anggaran riset lebih baik untuk mendorong industri pertahanan berkembang.

Di kuadran II (Q-II), variabel ekonomi positif namun tidak dengan politik. Kondisi ekonomi yang baik masih memungkinkan mendukung pembangunan kekuatan serta inovasi pertahanan. Namun demikian, fokus kekuatan pertahanan akan lebih pada ancaman internal di mana potensi konflik akibat politik yang tidak stabil dapat terjadi. Kondisi politik yang negatif tercermin dari kualitas demokrasi dan stabilitas politik yang berdampak terhadap kekuatan dan kapasitas sipil.



Bagan 2. Skenario Masa Depan

Kondisi ekonomi dan politik negatif digambarkan di kuadran III (Q-III). Pertumbuhan ekonomi menurun diiringi dengan kondisi politik yang tidak stabil. Hal ini akan berdampak pada pemerintahan yang tidak efektif, keamanan nasional memburuk, terjadi intervensi aparat keamanan, potensi konflik di masyarakat, sementara pemerintah akan memprioritaskan pemulihan ekonomi. Anggaran pertahanan dan riset cenderung stagnan bahkan turun, sehingga kinerja riset dan pembangunan kekuatan pertahanan akan berhenti atau terhambat.

Kondisi politik positif sedangkan ekonomi tidak baik ditunjukkan pada kuadran IV (Q-IV). Dalam situasi seperti ini, pertumbuhan ekonomi menurun, namun pemerintah masih mampu menjaga stabilitas politik dan keamanan. Pemerintah juga akan fokus pada pemulihan ekonomi nasional.

REALITAS PERTAHANAN INDONESIA

Dalam dokumen “Visi Indonesia 2045”, sektor kemaritiman menjadi prioritas pembangunan di masa depan dengan salah satu perwujudan dari Poros Maritim yaitu peningkatan kekuatan maritim. Harapannya adalah menjadikan bangsa Indonesia memiliki kekuatan maritim yang kuat dan disegani di kawasan dan dunia, yang mampu menjaga dan mengamankan kepentingan strategis kemaritiman nasional (Tim Penyusun, 2019).

Untuk mewujudkan “Visi Indonesia 2045”, disebutkan bahwa Indonesia membutuhkan kekuatan pertahanan *naval capability* dengan *anti-access/area denial (AC/AD)* yang efektif, militer yang mengedepankan peran *constabulary* dengan misi OMSP bukan *war-fighting*, serta ramping dan mudah dimobilisasi. Kebutuhan kekuatan dapat tercapai bila anggaran pertahanan dapat mencapai minimal 1,5% dari PDB agar TNI dapat dilengkapi dengan alutsista modern dan industri pertahanan menjadi maju serta menjadi bagian dari *global supply chain*.

Analisis terhadap persepsi ancaman adalah hal penting dalam membangun postur kekuatan pertahanan. Ancaman terhadap pertahanan dan keamanan nasional akan semakin kompleks dan beragam di masa depan. Kemajuan teknologi, keterbatasan SDA, politik dan warisan konflik di masa lalu masih akan menjadi penyebab ketidakstabilan dan ancaman peperangan. Di sisi lain, perubahan struktur kekuatan global akan menghadirkan ketidakseimbangan di level regional.

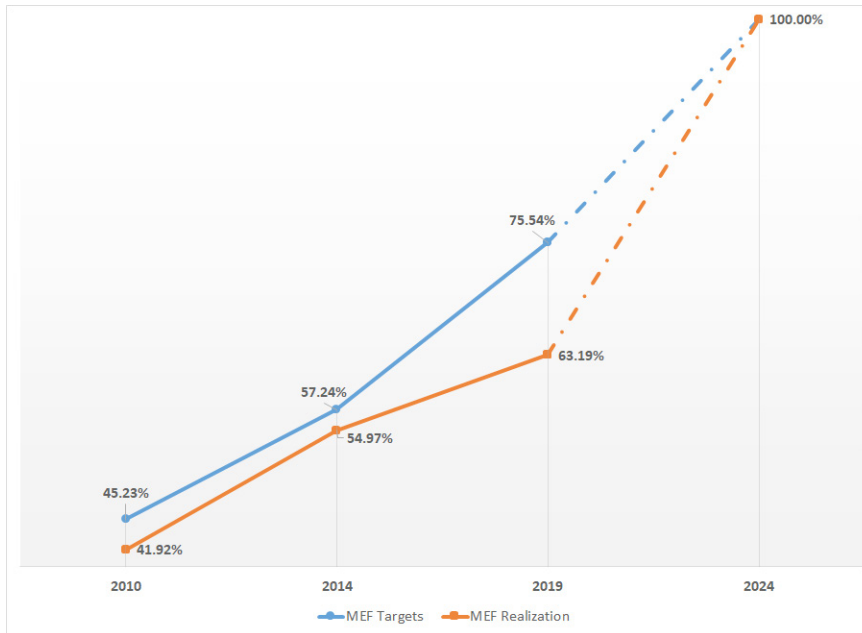
China yang semakin kuat dan asertif di Laut China Selatan (LCS), berpotensi menjadi ancaman bagi Indonesia dan stabilitas keamanan di kawasan. Kondisi saat ini, China memang belum menjadi negara hegemoni, namun telah menjadi kekuatan utama, kompetitor sekaligus rival bagi kekuatan global lainnya. Bahkan dari aspek kekuatan militer, khususnya kekuatan Angkatan Laut, jumlah kapal China saat ini telah melampaui milik AS (O’Rourke, 2021).

Menariknya, hampir semua edisi “Buku Putih Pertahanan Indonesia”, dan dokumen “Visi Indonesia 2045”, menyatakan bahwa Indonesia memiliki potensi yang rendah terhadap ancaman invasi asing, dan lebih didominasi ancaman internal. Stagnansi dalam perubahan doktrinal ini sebenarnya telah menjadi sorotan satu dekade yang lalu di mana TNI dianggap masih kental nuansa *inward-looking* yang memprioritaskan ancaman-ancaman internal ketimbang eksternal (Wulan, 2008).

Hal ini juga bermakna bahwa sejak tahun 2003 hingga 2045, proyeksi ancaman Indonesia relatif tidak mengalami perubahan berarti, meskipun Indonesia masih memiliki isu perbatasan maritim dengan beberapa negara yang belum tuntas dan menyebabkan rawan terjadinya konflik.

Pasca-Orde Baru, Indonesia mengalami sejumlah insiden pelanggaran dan provokasi asing terhadap batas wilayah negara maupun ZEE, di mana TNI tidak berdaya untuk mengatasinya. Fakta ini menampakkan kondisi pertahanan kita yang rentan. Kondisi lemahnya pertahanan nasional akan berdampak terhadap kedaulatan wilayah, sumber daya alam, ekonomi nasional, dan keselamatan warga negara.

Salah satu faktor lemahnya pertahanan nasional adalah karena kondisi alutsista TNI yang sudah tua. Data CSIS (Gindarsah, 2015) menyebutkan bahwa 52% alutsista TNI telah beroperasi lebih dari 3 dekade, dengan rincian kondisi 38% alutsista TNI AU berusia di atas 30 tahun, sedangkan persentase alutsista TNI AL maupun TNI AD yaitu 59% dan 54%. Dalam catatan penulis, sejak 2004, ada 38 kecelakaan alutsista termasuk KRI Nanggala 402 di tahun 2021. Kondisi ini menghambat fungsi dan kinerja pertahanan, serta mengancam sumber daya dan kesiapan pertahanan.



Grafik 1. Capaian Modernisasi Alutsista TNI (MEF) 2010–2019

Sumber: Ervita L. Zahara & Arjun Rizky M.N., (2020), *Anggaran Pertahanan Indonesia, Pemenuhan Minimum Essential Force*, Analisis Ringkas Cepat, Pusat Kajian Anggaran Badan Keahlian Sekretariat Jenderal DPR RI, hlm. 4.

Sejak program modernisasi alutsista dicanangkan, realisasi pembangunan kekuatan alutsista tidak pernah mencapai target, dan kesenjangan capaian semakin melebar hingga 12.5% di tahun 2019 (lihat Grafik 1). Menhan Prabowo Subianto turut mengungkapkan dilema yang dihadapi pemerintah antara pemenuhan kesejahteraan dan pertahanan (Prihatin, 2021).

Karakter geografis Indonesia menuntut pertahanan dengan teknologi tinggi dalam mengamankan wilayah dan kedaulatan teritorial. Tidak tercapainya target MEF, selain menghambat operasional TNI juga mengundang kritikan terkait kemandirian industri pertahanan. Sebagai negara yang pernah mengalami embargo dan netral dalam politik luar negeri, kemandirian industri pertahanan menjadi penting.

Ketiadaan kemandirian menyebabkan Indonesia sangat bergantung terhadap suplai senjata dari luar negeri. Hal ini tercermin dari Indeks Dependensi Alutsista yang menunjukkan Indonesia sangat dependen

dalam 8 kategori senjata utama, terutama pada teknologi persenjataan Barat (Laksmana *et.al*, 2020). Begitu pula bila menilik perbandingan kontribusi dalam negeri dan asing dalam belanja alutsista Indonesia yang timpang (Ate, 2021).

Sedangkan salah satu komponen negara kekuatan utama (*major power*) adalah memiliki kemandirian dalam memproduksi senjata canggih. Teknologi canggih akan meningkatkan mobilitas, akurasi, dan efektivitas kekuatan militer. Kekuatan militer yang bergantung pada suplai senjata dari negara lain sangat rentan terhadap instrumen politik dari negara penyedia (Atesoglu, 2019).

Merencanakan dan mendesain kekuatan pertahanan ideal adalah hal yang mudah dilakukan bila didukung dana yang memadai. Akan tetapi setiap kebijakan publik memiliki *budget constraint* sekalipun negara besar dan kaya seperti AS, Jepang, ataupun India.

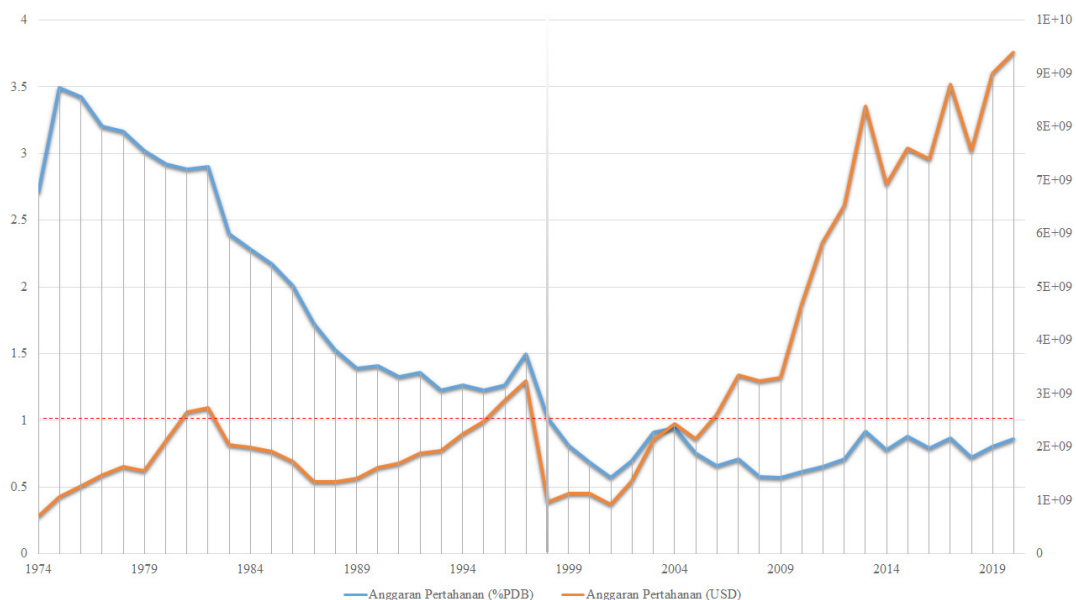
Anggaran pertahanan sering kali menjadi alasan terhambatnya capaian target MEF. Rasio anggaran pertahanan Indonesia terhadap PDB yang di bawah satu persen dianggap tidak memadai untuk membangun kekuatan pokok minimum pertahanan yang mumpuni untuk melindungi kedaulatan Indonesia. Dalam beberapa forum diskusi dan publikasi disebutkan persentase ideal untuk Indonesia adalah sekitar 1,5% dari PDB.

“Visi Indonesia 2045” memproyeksikan Indonesia akan menjadi negara kelima terbesar di dunia berdasarkan PDB nominal setelah Cina, AS, India, dan Jepang, dengan angka 7.4 Triliun USD. Dokumen tersebut merujuk riset PWC, bahwa ekonomi Indonesia (berdasarkan PPP) akan berada di peringkat 5 besar dunia.

Menilik PDB Indonesia tahun 2019 sebesar 165 Milyar USD, dengan angka pertumbuhan rata-rata 5.26%, maka target tahun 2045 sepertinya sulit tercapai, belum termasuk memperhitungkan dampak ekonomi dan rentang waktu pemulihan akibat pandemi Covid-19. Proyeksi pemerintah dapat tercapai dalam skenario optimis bila rata-rata pertumbuhan ekonomi 7% per tahun (Habibah & Yasyi, 2019) atau ekonomi tumbuh secara eksponensial. Kondisi ekonomi yang demikian tentu berdampak terhadap anggaran pertahanan, yang oleh *Janes* diproyeksikan akan terus terjadi penurunan setidaknya hingga tahun fiskal 2025 (Ali, 2021).



Menengok sejarah anggaran pertahanan, komitmen politik dan janji pemerintah tidak pernah tercapai dengan berbagai kendala. Dengan beban ekonomi yang besar, kecenderungan untuk menaikkan rasio anggaran pertahanan terhadap PDB sangat kecil bila target pertumbuhan ekonomi tidak tercapai. Terkecuali Indonesia dihadapkan pada ancaman pertahanan tingkat tinggi sehingga harus mendesak untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas alutsista dalam waktu singkat.



Grafik 2. Rasio Anggaran Pertahanan dan Anggaran Pertahanan (USD)

Sumber: *World Bank, 2021.*

Tidak mudah menentukan rasio anggaran pertahanan yang layak untuk suatu negara. Dalam beberapa literatur tidak disebutkan patokan tertentu sebagai angka ideal. Umumnya negara mengalokasikan satu persen dari pendapatan nasional untuk kepentingan militer meskipun tidak ada ancaman. Alokasi yang melebihi satu persen diindikasikan negara sedang menghadapi ancaman, melakukan modernisasi militer/persenjataan, dan atau sedang melakukan militerisasi. Rentang proporsi anggaran pertahanan 2--3 persen terhadap PDB dalam era pasca Perang

Dingin termasuk dalam kategori moderat. Lebih dari itu maka akan menimbulkan gejolak di kawasan terkait intensi pembangunan kekuatan pertahanan, yang seringkali berkaitan dengan isu perlombaan senjata dan stabilitas kawasan (lihat: Da Cunha, 1996; Pramodawardani, 2005; Smith, 2009).

Rasio anggaran pertahanan terhadap PDB Indonesia memang rendah di Asia Tenggara. Sejak 1970-an angka tersebut terus mengalami penurunan secara signifikan, bahkan mencapai titik nadir (0.6%) di 2001, dan 2008--2010. Pasca-Orde Baru, nilai tertinggi hanya sebesar 0.9% dari PDB. Secara umum, sejak tahun 2000--2020 rata-rata rasio anggaran pertahanan hanya sebesar 0.74% dari PDB.

Namun secara nominal, nilai anggaran pertahanan Indonesia mengalami progres yang baik. Bahkan sejak tahun 2010 nilainya merupakan kedua tertinggi di Asia Tenggara setelah Singapura. Berdasarkan rata-rata anggaran APBN 2005--2020 menurut fungsinya, fungsi pertahanan berada di urutan kelima, setelah fungsi pelayanan umum, ekonomi, pendidikan, dan perlindungan sosial. Sedangkan dari struktur APBN 2009--2020 berdasarkan K/L, rata-rata anggaran untuk Kemhan menempati posisi tertinggi yaitu 14%.

Polemik seputar rancangan anggaran modernisasi alutsista yang nilainya fantastis, menyebutkan rencana kebutuhan anggaran 2020--2044 disebutkan sebesar 125 Miliar USD, di mana 20 Miliar USD telah digunakan untuk tahun 2020--2024. Menurut penulis, sisa anggaran sekitar 105 Miliar USD hanya dapat terpenuhi dengan asumsi pertumbuhan ekonomi minimal 7% dan rasio anggaran pertahanan 1,5% PDB. Demikian pula pendapat Farhan, penambahan anggaran 1,5% PDB baru dapat direalisasikan ketika pertumbuhan ekonomi Indonesia mencapai 7% (Rini Kustiasih (2021).

Rencana anggaran tersebut tentu memberatkan keuangan negara. Meskipun Widjajanto et al. (2021) menyatakan bahwa angka di atas adalah moderat berdasarkan model proyeksi pertumbuhan ekonomi, karena bila mengacu pada kebutuhan anggaran berbasis postur pertahanan maka nilainya mencapai Rp2,54--3,47 kuadriliun.

Selain besaran rasio yang menjadi permasalahan, perlu juga diimbangi dengan melihat pola struktur belanja anggaran pertahanan. Sejak dulu komponen belanja pegawai dalam anggaran pertahanan

memiliki porsi yang besar dibandingkan belanja barang dan belanja modal. Di tahun 2020, anggaran belanja Kemhan pun masih didominasi oleh belanja pegawai. Bahkan diketahui belanja pegawai pernah mencapai 71% di tahun 2002 (Pramodhawardani, 2005).

Isu kecukupan anggaran dan perlunya meningkatkan anggaran pertahanan sudah lama menjadi perdebatan di kalangan akademisi. Buku Putih Pertahanan selalu menekankan kecukupan anggaran berdasarkan rasio terhadap PDB dan perbandingannya dengan negara tetangga. Narasi anggaran pertahanan di bawah 1% PDB dikemukakan berulang kali, dan proyeksi kebutuhan ke depan di mana anggaran pertahanan diharapkan mencapai 2% dari PDB.

Penekanan isu pertahanan pada dilema kesenjangan anggaran pertahanan dan diskursus antara *guns vs butter* seakan menafikan ada masalah lain dalam pertahanan nasional. Kompleksitas masalah sektor pertahanan disimplifikasi bermuara pada satu variabel utama, yaitu anggaran pertahanan, sehingga solusinya adalah dengan menaikkan anggaran pertahanan, spesifiknya dengan rasio anggaran pertahanan 1,5% terhadap PDB. Argumentasi dan justifikasi selalu merujuk pada perbandingan dengan negara di kawasan, atau era sebelum Reformasi, maupun alibi luasnya wilayah Indonesia.

Padahal ada aspek dan variabel lain yang ikut menentukan dalam pembangunan kekuatan pertahanan. Yusgiantoro (2014) menggarisbawahi isu *mismanajemen* dan inefisiensi dalam pengadaan sarana pertahanan. Haripin (Sulistyo & Pattisina, 2020) menyoroti masalah transparansi, implementasi, bisnis pengadaan alutsista, maupun kebijakan negara yang tidak konsisten. Sedangkan Laksmana (2021), menyoroti perencanaan pembangunan kapabilitas jangka panjang, isu kontradiksi anggaran, penambahan unit militer baru, penguatan industri pertahanan yang berjalan lambat, dominasi suplier senjata asing, dan kebutuhan operasional harian.

Isu lain adalah *log jam* perwira TNI, yaitu menumpuknya 500 perwira berpangkat kolonel dan 150 jenderal yang tidak mendapatkan tempat dan jabatan (Laksmana, 2019). Masalah ini sudah terjadi cukup lama, dan pemerintah kemudian menyelesaikan masalah *log jam* dengan mengeluarkan kebijakan pemekaran struktur dan penambahan

unit militer, yang kemudian berimbas terhadap peningkatan jumlah kebutuhan perwira tinggi (Laksmana et al., 2020).

Sejalan dengan kebijakan pemerintah tersebut, data menunjukkan ada peningkatan jumlah tentara di tahun 2011 (*World Bank*) atau 2013 (*The Military Balance*), walaupun sejak tahun 2010 Menteri Pertahanan Purnomo Yusgiantoro mengeluarkan kebijakan *zero growth* (Hadi, 2010).

Selain jumlah tentara Indonesia adalah satu yang tinggi di dunia (12), dan Asia Timur (5), komposisi TNI juga didominasi oleh prajurit AD. Dari anggaran belanja modernisasi per matra yang ditunjukkan oleh *Kompas* (2020) serta Mujiburrahman dan Effendi (2021), menempatkan TNI AD sebagai institusi pertahanan dengan alokasi terbesar dibandingkan kedua matra lainnya.

Melihat ancaman kontemporer serta visi Poros Maritim Dunia yang digaungkan Presiden Jokowi, seharusnya pemerintah menempatkan matra laut dan udara dalam skala prioritas utama. Struktur organisasi dan alokasi belanja alutsista yang masih didominasi matra darat akan membuat komitmen bangsa ini dalam membangun kekuatan maritim untuk mendukung strategi pertahanan maritim/kepulauan dipertanyakan. Selain itu, alokasi belanja modal dan modernisasi alutsista bisa terkendala dengan besarnya anggaran belanja pegawai akibat pemekaran organisasi TNI.

STRATEGI

Menurut Venkatshamy (2012), *grand strategy* dapat berperan menjadi 7 fungsi, yaitu sebagai sebuah: rencana, visi, politik, paradigma, budaya strategis, harmonisasi, maupun pola. "Visi Indonesia 2045" dapat dipandang sebagai *grand strategy*, yaitu sebagai rencana yang diformulasikan oleh pemimpin negara, ataupun visi yang berperan sebagai inspirasi dan panduan ide.

Sebagai sebuah visi, *grand strategy* harus bisa memberikan gambaran hubungan antara situasi saat ini dan trayektori masa depan bangsa, melampaui fakta, kepentingan, dan perkiraan yang bersaing; menghadirkan pandangan masa depan yang terpadu, sintetik, dan menarik. Namun yang terpenting, *grand strategy* harus

bisa mengartikulasikan pandangan tentang masa depan yang realistis, kredibel, menarik bagi bangsa, masa depan yang lebih baik dari situasi saat ini dengan cara yang penting.

Untuk menentukan strategi yang bisa diadopsi oleh negara dalam kondisi ketidakpastian, Goldman (2011) menyarankan untuk merujuk pada kondisi kekuatan relatif negara dan kompleksitas lingkungan strategis. Ada 3 strategi yang dapat dijalankan negara dalam menghadapi ketidakpastian yaitu: *shape*, *adapt*, dan *reform and reconstitute*.

Shape bermakna proaktif, dan bersiap untuk jangka panjang. Strategi ini mengambil celah jeda strategis untuk investasi dalam rangka mencegah masa depan yang lebih membahayakan. Strategi ini memiliki opsi yang bervariasi, antara lain: perubahan rezim, perang preventif, *engagement*, maupun inovasi teknologi.

Adapt (adaptasi) merupakan respons yang umum dalam menghadapi ketidakpastian. Adaptasi merupakan strategi reaktif dan mirip dengan *hedging*. Strategi ini tidak menentang *status quo* namun mencoba untuk mempertahankan sistem dan posisi suatu negara di dalamnya. Logika di balik strategi ini adalah secara bertahap memodifikasi postur, komitmen, dan kemampuan yang ada. Strategi *hedging* sendiri telah digunakan oleh negara-negara di Asia Tenggara, termasuk Indonesia, yang terlibat dalam konflik LCS dengan China untuk mengamankan kepentingan ekonomi dan keamanan (Murphy, 2017).

Strategi *reform and reconstitute* disiapkan untuk kondisi jangka panjang. Pemimpin negara akan mengambil kebijakan untuk reformasi internal secara mendalam, guna memperbaiki kekurangan struktural mendasar dan menjamin posisi yang lebih kompetitif di masa depan. Strategi ini bertujuan memaksimalkan kekuatan dan kapabilitas dalam jangka panjang, dan meminimalkan biaya serta mengorbankan kemampuan dan fleksibilitas jangka pendek dan menengah. Strategi ini umumnya digunakan oleh kelompok yang "lemah" yang tidak puas dengan posisinya. Untuk menjalankan strategi ini, maka diperlukan investasi di kapasitas inti, kemampuan organisasi, keahlian yang relevan, dan lainnya. Strategi ini lebih dari sekadar *internal balancing*, namun sebagai upaya untuk memperkuat diri sendiri untuk meningkatkan kekuatan militer dan ekonomi.

OPSI KEBIJAKAN

Kebijakan dalam membangun kekuatan pertahanan akan bergantung pada proyeksi ancaman, skenario yang muncul, strategi yang dipilih, maupun perencanaan berdasarkan jangka waktu. Terlepas dari strategi yang akan dipilih, sebagai bangsa maritim maka cara pandang Indonesia harus berorientasi pada laut, kembali ke jati diri bangsa, dan memprioritaskan pembangunan kekuatan pertahanan maritim sebagaimana yang dinyatakan oleh Robert Kaplan, *“those who forget geography can never defeat it”*.

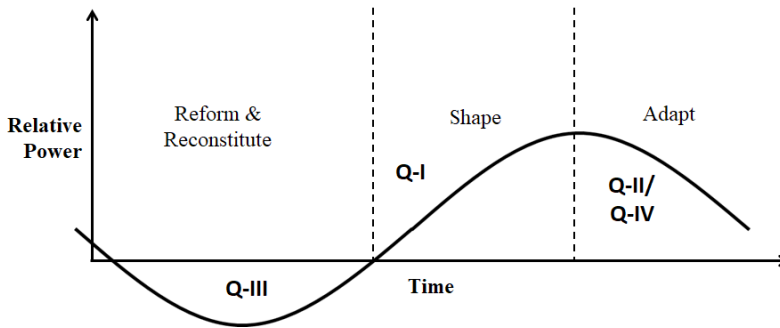
Untuk membangun kekuatan maritim, Indonesia dapat meniru China. Kekuatan maritim China tidak hanya bertumpu pada kekuatan Angkatan Laut, namun juga pada milisi maritim, kekuatan penjaga pantai yang besar dan efektif; armada perdagangan laut dan perikanan kelas dunia, kapasitas pembuatan kapal yang diakui secara global, dan kemampuan untuk mengekstraksi sumber daya maritim (perikanan) yang penting secara ekonomi (McDevitt, 2016).

Indonesia patut pula mencermati variabel/karakteristik yang menjadi pembeda antara negara kepulauan berkekuatan besar/utama dengan yang berkekuatan menengah, misal dengan Inggris, Jepang, Filipina, atau Selandia Baru. Beberapa hal yang terlihat mencolok adalah dari aspek luas wilayah, kekuatan ekonomi, jumlah tentara, ekspor teknologi tinggi, aliansi pertahanan, sistem politik, penyedia senjata, dan status “negara kepulauan”.

	Ekonomi	Kapabilitas Militer	Jumlah/Rasio AL	Ekspor Teknologi Tinggi	Aliansi	Sistem Politik	Penyedia Senjata	RnD
Major Power	Tinggi	Tinggi	Tinggi	Tinggi	Ya	Monarki Konstitusional	AS	Tinggi
Middle Power	Rendah	Rendah	Rendah	Rendah	Tidak	Republik Demokrasi	AS++	Rendah

Tabel 1. Komparasi Negara Kepulauan Major Power dan Middle Power

Negara kepulauan berkekuatan besar memiliki kekuatan ekonomi yang besar, jumlah tentara yang relatif sedikit, kemampuan teknologi yang tinggi, memiliki aliansi pertahanan, bersistem monarki konstitusional, dengan kedekatan dengan AS sebagai penyuplai senjata, dan walaupun berkarakter kepulauan, tidak menyandang status negara kepulauan.



Bagan 3. Pilihan Strategi
Sumber: Diadopsi dari Goldman, 2011.

Berdasarkan kerangka skenario yang muncul, pemerintah bisa mengadopsi strategi *Shaping* saat kondisi Q-I, dengan kebijakan menaikkan rasio anggaran pertahanan 1.5% dari PDB untuk pemenuhan kekuatan pertahanan esensial/ideal, dan juga anggaran riset karena kondisi ekonomi sedang tumbuh dengan baik. Anggaran riset yang tinggi diharapkan dapat menghasilkan inovasi teknologi pertahanan sehingga ketergantungan teknologi asing sudah rendah. Di saat yang sama, industri pertahanan dapat tumbuh dan berkembang pesat menjadi bagian dari *global supply chain*. Selain itu, pemerintah dapat melakukan perubahan aliansi diplomatik untuk mendapatkan teknologi kunci pertahanan, maupun mempengaruhi lingkungan strategis.

Pada kondisi Q-II strategi yang dijalankan adalah *Adapt*. Kebijakan yang dapat diambil antara lain: mempertahankan rasio anggaran pertahanan di level 1% dari PDB untuk pemenuhan kebutuhan dan perawatan alutsista. Kondisi politik yang tidak kondusif cenderung akan menaikkan anggaran pertahanan, namun demikian hal ini dikhawatirkan akan mengakibatkan gejolak. Anggaran riset perlu tetap dijaga untuk tetap menopang inovasi. Selain itu, peningkatan kesejahteraan prajurit untuk menjaga motivasi dan stabilitas politik. Kondisi politik yang menurun berpotensi terjadi konflik di masyarakat, dan kekuatan pertahanan akan fokus pada ancaman internal. Untuk itu, kapasitas sipil dan penguatan demokrasi perlu dilakukan agar tidak terjadi gejolak dan profesionalisme TNI tetap terjaga. Stabilitas politik juga diperlukan untuk mempertahankan pertumbuhan ekonomi.

Kondisi tidak ideal digambarkan di Q-III. Diperlukan kebijakan yang dapat memulihkan perekonomian dan menstabilkan politik. Kebijakan yang dapat ditempuh antara lain dengan efisiensi anggaran pertahanan, melakukan rasionalisasi dan restrukturisasi organisasi TNI, memprioritaskan operasional dan perawatan alutsista, penguatan kerja sama/aliansi pertahanan dengan negara besar untuk mencegah ancaman eksternal, penguatan demokrasi dan kapasitas sipil dan bila memungkinkan fokus pada riset yang dapat menopang perekonomian nasional dan menjaga daya saing.

Kondisi di Q-IV juga mengarah pada strategi *Adapt* sebagaimana di Q-II. Namun penekanan kebijakannya berbeda. Dalam kondisi ekonomi turun dan politik kondusif, maka kebijakan yang dapat dilakukan adalah mengurangi/menahan anggaran pertahanan di level 0,8--1% PDB, karena pemerintah akan meningkatkan anggaran pemulihan ekonomi. Sebisa mungkin anggaran riset dipertahankan dan kemudian memacu ekspor industri pertahanan/strategis untuk membantu perekonomian nasional. Bila kondisi ekonomi terus memburuk maka kondisi politik dan keamanan akan rentan bergejolak.

Dengan ancaman eksternal dianggap berpotensi rendah, maka sebaiknya penguatan pertahanan fokus pada investasi dan penguatan sektor teknologi, selain mengurangi faktor ketergantungan teknologi asing juga memiliki efek *spillover/dual-use*.

Investasi pada riset dan inovasi teknologi menjadi prioritas utama. Terlebih, rasio anggaran riset terhadap PDB hanya 0,23 persen, dan ekspor teknologi tinggi Indonesia tertinggal dari sesama negara Asia Tenggara. Untuk menguatkan riset, maka perlu diimbangi dengan dukungan anggaran riset, skema kerja sama akuisisi yang dibarengi dengan *ToT* maupun lainnya, serta memperkuat industri strategis.

Teknologi pertahanan tidaklah bebas nilai politik dan sebagai negara yang menganut prinsip luar negeri "Bebas-Aktif", hal ini sering kali menjadi hambatan. Untuk itu, prinsip tersebut perlu ditelaah kembali terutama bila dalam jangka menengah, strategi adopsi teknologi pertahanan tidak berhasil mencapai target tujuan penguatan pertahanan.

Investasi teknologi pertahanan dilakukan dengan memperbesar anggaran riset, atau mengubah struktur anggaran pertahanan yang selama ini lebih banyak untuk belanja pegawai. Atas pertimbangan kemampuan ekonomi, pemerintah bisa saja menaikkan nominal/rasio anggaran pertahanan. Namun, hal ini akan mengorbankan alokasi anggaran sektor lain yang lebih berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi. Apalagi, tidak ada kontribusi secara langsung antara peningkatan anggaran pertahanan dan pertumbuhan ekonomi. Sejatinnya potensi kontribusi diharapkan melalui produksi industri pertahanan yang hingga saat ini belum bisa menyokong pertahanan negara.

		Jangka		
		Pendek (2021-2024)	Menengah (2024-2030)	Panjang (2030-2045)
Prioritas	Tinggi	Investasi RnD Restrukturisasi organisasi Rasionalisasi SDM	Investasi RnD Anggaran pertahanan Akuisisi alutsista	Investasi RnD Polugri Industri strategis
	Medium	Anggaran pertahanan Akuisisi alutsista Industri strategis	Restrukturisasi organisasi Industri strategis	Anggaran pertahanan Akuisisi alutsista
	Rendah	Polugri Civil-Military Relations	Polugri Civil-Military Relations	Restrukturisasi organisasi Civil-Military Relations

Tabel 2. Opsi Kebijakan Berdasarkan Prioritas dan Jangka Waktu

Meningkatkan anggaran tidak serta-merta menyelesaikan masalah pembangunan kekuatan pertahanan Indonesia. Dalam jangka pendek, ketercukupan anggaran akan memudahkan dalam pembelian alutsista. Pada jangka panjang, modernisasi alutsista tanpa didampingi penguatan industri pertahanan domestik beresiko pada ketergantungan impor, teknologi asing, dan potensi transfer senjata menjadi alat kebijakan luar negeri negara lain. Walaupun saat ini sudah ada peningkatan dalam *offset* alutsista namun signifikansinya dilihat dari kemampuan industri pertahanan domestik dan permintaan pemerintah proporsinya masih kecil. Alhasil, alutsista TNI masih didominasi produk asing.

Opsi lain adalah melakukan strategi manajemen organisasi yang lumrah dilakukan seperti efisiensi anggaran maupun restrukturisasi organisasi misalnya dengan rasionalisasi/mengurangi jumlah SDM.

Adanya penumpukan perwira menengah dan tinggi merupakan cerminan *miss-management* yang berdampak tidak hanya pada aspek strategis, namun juga pada sisi anggaran. Kebijakan serupa pernah dilakukan di era Soekarno di kabinet Hatta, yaitu kebijakan Rekonstruksi dan Rasionalisasi (RERA) yang bertujuan untuk mengurangi beban negara khususnya gaji prajurit, dan menghasilkan organisasi militer yang efektif dan efisien. Pengurangan jumlah tentara ini selain menguntungkan secara fiskal, juga sesuai tujuan membentuk militer yang *agile* dan mudah dimobilisasi.

KESIMPULAN

Satu abad Indonesia membutuhkan kekuatan pertahanan yang mumpuni. Untuk menghadapi beragam skenario akibat dari ketidakpastian di masa depan, maka pilihan kebijakan terbaik bagi Indonesia adalah dengan berinvestasi pada riset dan inovasi teknologi, terutama yang berkaitan dengan kemandirian pertahanan. Kebijakan penguatan pertahanan tetap harus berorientasi pada jati diri dan karakteristik geografis Indonesia sebagai bangsa maritim.

Masalah keterbatasan anggaran pertahanan tidak bisa diselesaikan hanya dengan peningkatan rasio anggaran terhadap PDB, namun perlu ditelaah kembali strategi pertahanan, manajemen organisasi, struktur anggaran, dan dukungan terhadap industri pertahanan. Selain itu perlu juga memperkuat kapasitas sipil dan demokrasi untuk mendukung militer yang kuat dan profesional.

Tanpa menyelesaikan masalah manajerial yang berkaitan dengan organisasi dan pengadaan, termasuk penguatan sektor industri, maka pertahanan Indonesia di tahun 2045 tidak akan jauh berbeda dengan kondisi saat ini.

REFERENSI

- Ali, A. H. (2021, Agustus 19). Ancaman Penurunan Anggaran Pertahanan Republik Indonesia. CNBC Indonesia. Diakses September 30, 2021, dari <https://www.cnbcindonesia.com/opini/20210819091701-14-269505/ancaman-penurunan-anggaran-pertahanan-republik-indonesia>
- Ate, J. P. (2021, 9 November). "Strategi Indonesia dalam Investasi di Bidang Pertahanan 2020-2045" [webinar]. From Weapons Procurement to Defense Investment. Semar Sentinel, Jakarta, Indonesia.
- Atesoglu, H. S. (2018). Economic Power and International Security. *Insight Turkey*, 21(3), 69–89. <https://doi.org/10.25253/99.2018ev.04>
- da Cunha, D. (1996). Where Economic Indicators of Military Power Can Prove Misleading. In D. da Cunha (Ed.), *The Evolving Pacific Power Structure* (pp. 21–25). Institute of Southeast Asian Studies.
- Gindarsah, I. (2015, Juli 10). Arms modernization and military transformation in Indonesia. *The Jakarta Post*. Diakses Oktober 20, 2020, dari <https://www.thejakartapost.com/news/2015/07/10/arms-modernization-and-military-transformation-indonesia.html>
- Goh, E. (2020, Juni). *The Asia Pacific's "Age of Uncertainty", Great Power Competition, Globalisation, and The Economic-Security Nexus* (RSIS Working Paper WP330). S. Rajaratnam School of International Studies.
- Goldman, E. (2010). *Power in Uncertain Times: Strategy in the Fog of Peace*. Stanford University Press.
- Habibah, A. F., & Yasyi. (2019, November 20). Indonesia's economy needs 7% growth for Vision of 2045: official. *Antara News*. Diakses Oktober 27, 2021, dari <https://en.antaraneews.com/news/136948/indonesias-economy-needs-7-growth-for-vision-of-2045-official>
- Hadi, M. S. (2010, Desember 30). Kemenhan Terapkan Zero Growth Policy untuk Personel. *Tempo*. Diakses November 2, 2021, dari <https://nasional.tempo.co/read/302842/kemenhan-terapkan-zero-growth-policy-untuk-personel>
- Kay, J., & King, M. (2020). *Radical Uncertainty: Decision-Making Beyond the Numbers*. W. W. Norton & Company.

- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas). (2019). Background Study Visi Indonesia 2045.
- Kustiasih, R. (2021, Mei 28). Target Sulit Tercapai pada 2024, DPR Minta MEF Alutsista Dibahas Kembali. Kompas. Diakses Mei 28, 2021, dari <https://www.kompas.id/baca/polhuk/2021/05/28/fokuskan-kembali-doktrin-alutsista>
- Laksmiana, E. A. (2019, Maret 21). Is Indonesia heading toward a “militarized democracy”? The Jakarta Post.
- Laksmiana, E. A. (2021, Juli 8). Indonesia’s Military Modernization Must Go Beyond New Hardware. World Politics Review. Diakses Juli 8, 2021, dari <https://www.worldpoliticsreview.com/articles/29788/for-indonesia-military-modernization-must-go-beyond-new-hardware>
- Laksmiana, E. A., Gindarsah, I., & Maharani, C. (2020). 75 Tahun TNI, Evolusi Ekonomi Pertahanan, Operasi, dan Organisasi Militer Indonesia: 1945–2020. CSIS Indonesia.
- McDevitt, M. (2016, June). Becoming a Great “Maritime Power”: A Chinese Dream. CNA.
- Moon, C.-I. (2000). Changing Threat Environment, Force Structure, and Defense Planning: The South Korean Case. In N. W. Crawford & C.-I. Moon (Eds.), *Emerging Threats, Force Structures, and the Role of Air Power in Korea* (pp. 89–114). RAND Corporation.
- Mujibburrahman, & Effendi, S. A. (2021, Juni). Catatan atas Anggaran Belanja Kementerian Pertahanan (No. 1). Pusat Kajian Anggaran Badan Keahlian DPR RI.
- Murphy, A. M. (2017). Great Power Rivalries, Domestic Politics and Southeast Asian Foreign Policy: Exploring the Linkages. *Asian Security*, 13(3), 165–182.
- Nugraheni, A. (2020, Oktober 5). Menilik Dana Modernisasi Alutsista. *Harian Kompas*, 2.
- O’Rourke, R. (2021, Oktober). China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress. Congressional Research Service.
- Pattisina, E. C. (2020, Oktober 8). Jalan Terjal Pemenuhan Kekuatan TNI. *Harian Kompas*, 3.

- Pramodhawardani, J. (2005). Anatomi Anggaran Militer. In R. Marpaung (Ed.), *Dinamika Reformasi Sektor Keamanan* (pp.110–125). Imparsial.
- Prihatin, I. U. (2021, April 22). Prabowo Ungkap Dilema Jokowi antara Kesejahteraan atau Memperkuat Pertahanan. *Merdeka.Com*. Diakses April 22, 2021, dari <https://www.merdeka.com/peristiwa/prabowo-ungkap-dilema-jokowi-antara-kesejahteraan-atau-memperkuat-pertahanan.html>
- Smith, R. (2016). *Military Economics. The Interaction of Power and Money*. Palgrave Macmillan.
- Sulistyo, P. D., & Pattisina, E. C. (2020, Oktober 7). Cegah Konflik Kepentingan. *Harian Kompas*, 15.
- Venkatshamy, K. (2012). The Problem of Grand Strategy. *Journal of Defence Studies*, 6(3), 113–128.
- Widjajanto, A., Maharani, C., Anggitta, M., & Noor, R. (2021, Juni). TILIK DATA “Dinamika Senjata Rp1,7 Kuadriliun.” *Lab45*.
- Yusgiantoro, P. (2014). *Ekonomi Pertahanan, Teori & Praktik*. Gramedia Pustaka Utama.
- Zahara, E. L., & Rizky, A. (2020, April). Anggaran Pertahanan Indonesia, Pemenuhan Minimum Essential Force (No. 04/arc.PKA/IV/2020). Pusat Kajian Anggaran Badan Keahlian Sekretariat Jenderal DPR RI.

CTI-CFF SEBAGAI WAHANA DIPLOMASI POLITIK MARITIM INDONESIA

Oleh: **Dr. Hendra Yusran Siry, S.Pi., M.Sc.**

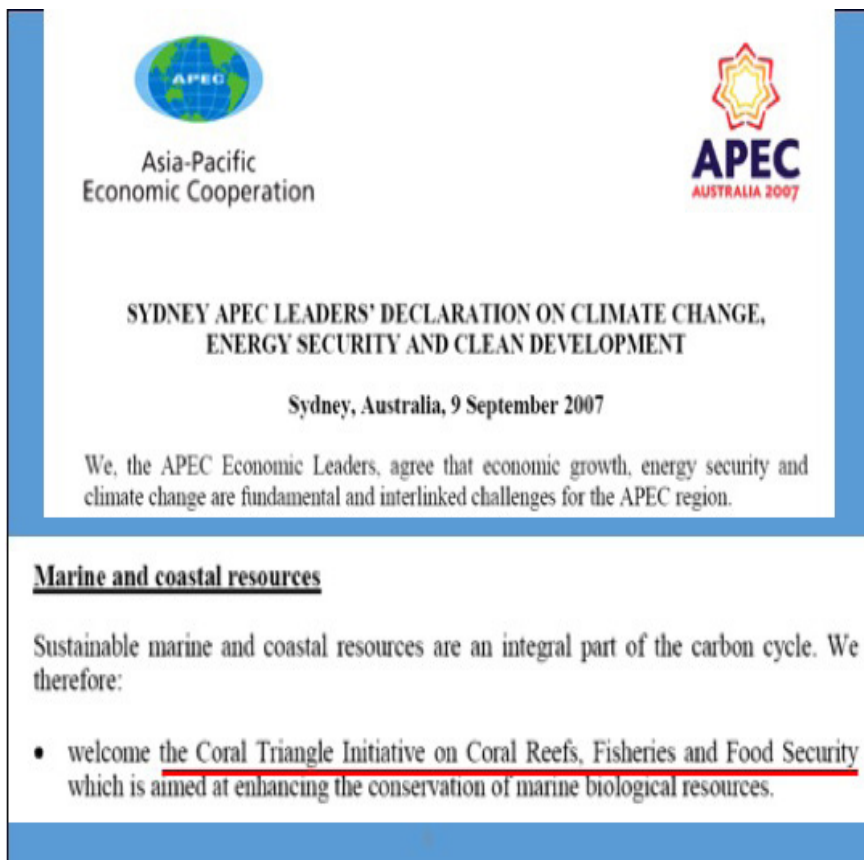
ABSTRAK

Dalam bab ini dijelaskan tentang Coral Triangle Initiative on Coral Reef, Fisheries and Food Security disingkat CTI-CFF telah menjadi satu inisiatif kerja sama regional untuk pengelolaan berkelanjutan terumbu karang dan sumber daya kelautan serta ketahanan pangan di kawasan Asia Pasifik. Bab ini mendiskusikan lebih lanjut tentang pentingnya CTI-CFF sebagai bagian diplomasi maritim dan sangat tepat menjadi modalitas bagi Indonesia untuk meningkatkan kepemimpinan Indonesia di dalam berbagai kerja sama regional dan dalam penyusunan berbagai norma internasional bidang kelautan, khususnya terumbu karang, perikanan dan ketahanan pangan. Bab ini menegaskan pentingnya CTI-CFF selalu masuk dalam kebijakan luar negeri Indonesia di bidang kelautan tidak hanya Indian Ocean Rim Association (IORA) yang sekretariatnya berbasis di Benua Afrika.

APA ITU CTI-CFF?

Coral Triangle Initiative on Coral Reef, Fisheries and Food Security disingkat CTI-CFF atau Prakarsa Segitiga Karang untuk Terumbu Karang, Perikanan dan Ketahanan Pangan merupakan kerangka kerja sama pengelolaan di Kawasan Segitiga Karang (Coral Triangle area) untuk mendukung pembangunan sumber daya kelautan dan perikanan yang berkelanjutan dan ketahanan pangan secara berkelanjutan yang mencakup perairan laut enam (6) negara, yaitu Indonesia, Malaysia, Papua Nugini, Filipina, Kepulauan Solomon, dan Timor Leste (selanjutnya disebut sebagai CT6).

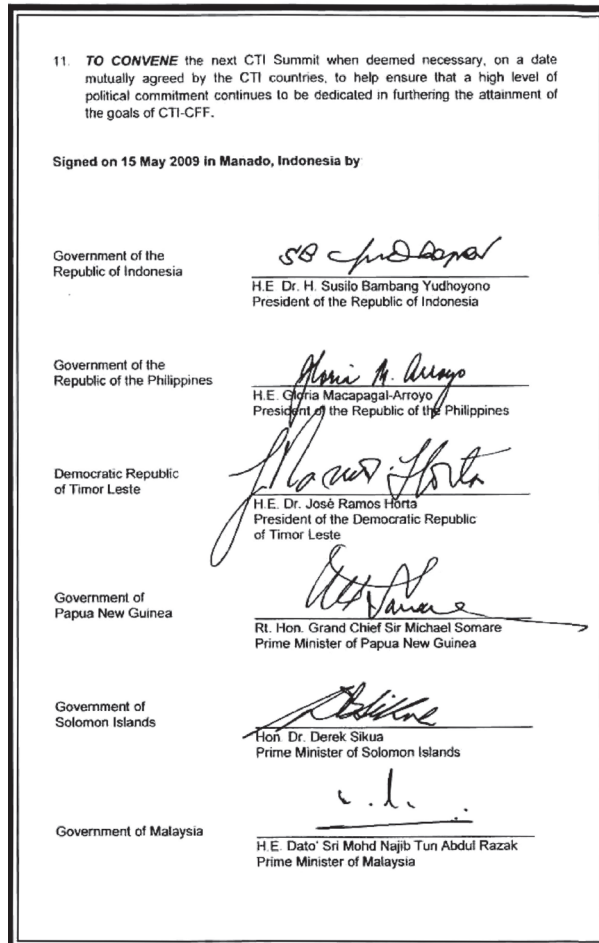
CTI-CFF merupakan tindaklanjut dari ide awal Presiden Susilo Bambang Yudhoyono yang disampaikan pada *Convention on Biological Diversity* (CBD) ke-8 di Brazil tahun 2006. Melalui serangkaian komunikasi resmi kepada CT6, Amerika Serikat, dan Australia. Ide tersebut telah mendapat perhatian dan pengakuan pada APEC Summit di Sydney, Australia tahun 2007 yang ditandai dengan dimasukkannya konsepsi CTI-CFF dalam *APEC Leaders Declaration on Climate Change, Energy Security, dan Clean Development* (Deklarasi Para Pimpinan Negara-negara APEC) di Australia (Gambar 1).



Gambar 1. Pengakuan akan CTI-CFF dalam APEC Leaders Declaration.

Kerja sama ini mencapai puncaknya yang ditandai dengan tercapainya kesepakatan di antara enam kepala negara dalam Pertemuan Puncak (CTI-Summit) di Manado. Indonesia bersama dengan Malaysia, Philippina, Papua New Guinea, Solomon Islands dan Timor Leste sepakat untuk mendirikan CTI-CFF yang diluncurkan pada CTI Summit melalui Manado Declaration pada tanggal 15 Mei 2009 oleh para kepala negara/pemerintahan dari Indonesia, Malaysia Filipina, Papua Nugini, Solomon Islands, dan Timor Leste (Gambar 2). Pertemuan puncak ini juga dihadiri oleh kepala perwakilan negara-negara mitra pendukung (Amerika Serikat dan Australia), perwakilan dari lembaga multilateral, dan berbagai lembaga swadaya masyarakat internasional. Para kepala negara mendeklarasikan *Coral Triangle Initiative Leaders on Declaration on Coral Reefs, Fisheries and Food Security* (Lampiran 1) dan juga menyepakati Rencana Aksi Regional untuk dijadikan sebagai panduan bagi perencanaan dan pelaksanaan kerja sama antar negara.





CTI Summit juga menjadi ajang adopsi formal Rencana Aksi Regional CTI-CFF (*the CTI-CFF Regional Plans of Action*) dan pengumuman program-program besar di tiap negara dalam mengimplementasikan tahap awal dari rencana aksi tersebut di tiap negara. Dalam CTI-CFF, Presiden Indonesia menyampaikan komitmen untuk berkontribusi sebesar USD 5,3 juta untuk pembangunan Gedung CTI Centre di Manado, Sulawesi Utara.

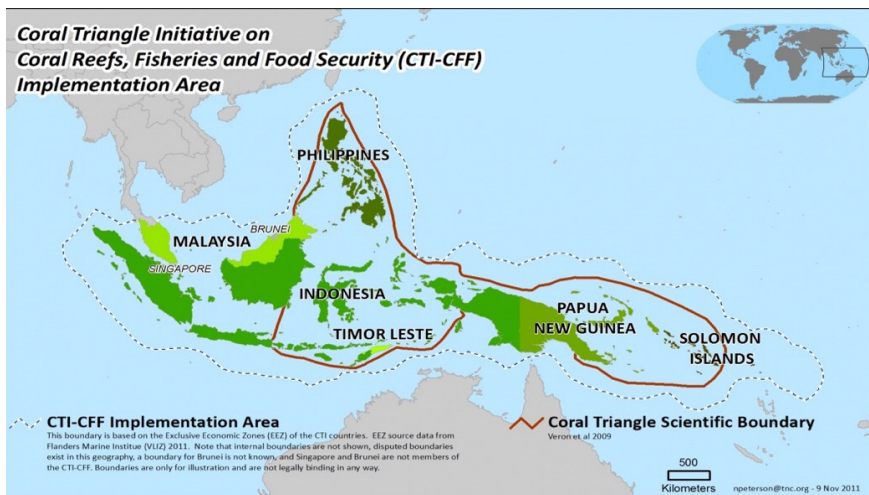
Prakarsa tersebut telah ditindaklanjuti dengan persetujuan tentang Pendirian Sekretariat Regional CTI-CFF Prakarsa Segitiga Karang Untuk Terumbu Karang, Perikanan dan Ketahanan Pangan (*The Agreement on The Establishment of The Regional Secretariat of The Coral Triangle Initiative on Coral*

Reef, Fisheries and Food Security) di Indonesia pada CTI Ministerial Meeting ketiga tahun 2011. Pendirian Sekretariat Regional yang permanen merupakan langkah penting dan fundamental dalam melanjutkan komitmen yang telah disepakati pada 2009.

Wilayah CTI-CFF berada di kawasan Asia-Pasifik yang membentang di wilayah perairan 6 (enam) negara. Bentang geografis wilayah CTI-CFF melingkupi wilayah perairan Indonesia (bagian tengah dan timur), Malaysia (ujung Timur Sabah), Papua Nugini (bagian Utara dan Timur), Filipina, Kepulauan Solomon, dan Timor Leste. Secara imajiner dapat dikatakan berbentuk suatu segitiga (Gambar 3).

Kawasan ini memiliki keanekaragaman hayati yang tinggi yang terdiri lebih dari 500 jenis binatang karang. Wilayah CTI-CFF terletak di garis katulistiwa dan sering disebut sebagai "Nursery of the Sea" karena keragaman dan keanekaragaman yang tinggi antara lain:

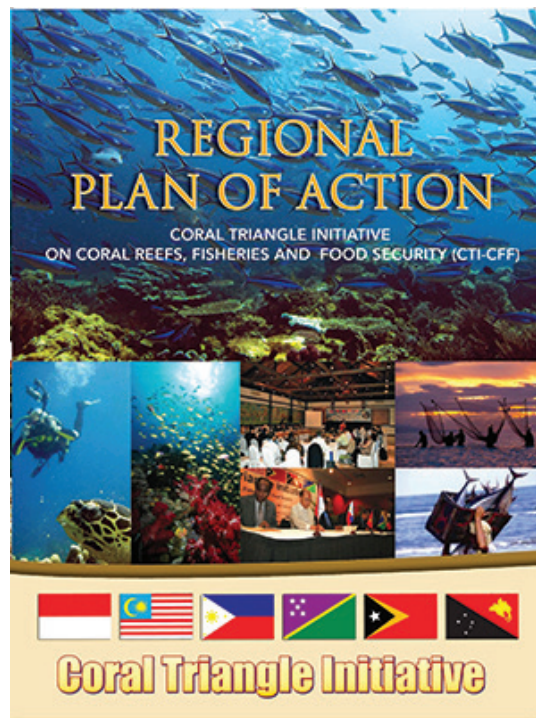
1. 76% jenis karang yang ada di seluruh dunia;
2. 37% jenis ikan karang yang ada di seluruh dunia
3. 53% terumbu karang dunia; dan wilayah hutan mangrove terluas di dunia;



Kekayaan sumberdaya hayati di wilayah CTI-CFF secara langsung menopang mata kehidupan, mata pencaharian dan ketahanan pangan lebih dari 120 juta orang yang tinggal di kawasan pesisir. Kawasan ini

memberikan manfaat bagi lebih banyak lagi dunia, karena merupakan lokasi pemijahan, perkembangbiakan, dan pembesaran ikan-ikan jenis ekonomi penting seperti tuna yang menopang industri perikanan tuna serta spesies-spesies tertentu yang bernilai ekonomi tinggi dan bermigrasi melintasi batas-batas negara (*transboundary species* dan *highly migratory species*).

CTI-CFF memiliki lima (5) tujuan (*goals*) yang terjabar dalam 10 target dan 37 kegiatan regional yang ditetapkan selama 10 tahun sejak diluncurkan tahun 2009 yang terangkum dalam The CTI-CFF Regional Plan of Actions (RPOA), sebagai berikut:



1. Ditetapkannya beberapa kawasan prioritas “bentang laut” (*seascape*) yang dikelola efektif (*Designate and manage seascapes/large-scale geographies that are prioritised for investments and action, where best practices are demonstrated and expanded*).

Target pada tahun 2020: Sumber daya pesisir dan laut di dalam kawasan bentang laut yang diprioritaskan tersebut di atas, telah dikelola secara berkelanjutan.

2. Diterapkannya “pendekatan ekosistem” pada pengelolaan perikanan dan sumber daya laut lainnya (*Apply an ecosystem approach to management of fisheries and other marine resources*):

Target pada tahun 2020:

- Meningkatnya pendapatan, alternatif mata pencaharian, dan ketahanan pangan masyarakat pesisir di sebagian besar wilayah segitiga karang melalui prakarsa-prakarsa baru dalam program pengelolaan wilayah pesisir dan pengentasan kemiskinan.
- Tersedianya mekanisme pengaturan yang efektif untuk memastikan tercapainya pemanfaatan stok bersama ikan tuna secara berkelanjutan, di mana daerah pemijahan dan pembesarannya terlindungi secara memadai.
- Tercapainya pengelolaan dan perdagangan berkelanjutan yang lebih efektif untuk ikan-ikan karang hidup dan ikan-ikan karang hias.

3. Penetapan beberapa Kawasan Konservasi Laut dan dikelola secara efektif (*Establish and to manage Marine Protected Areas (MPAs), including community-base resource utilization and management*;

Target pada tahun 2020: Ditetapkan dan berfungsinya sistem pengelolaan Kawasan Konservasi Laut di kawasan segitiga karang dengan memerhatikan sistem lain yang sudah ada dan memasukkan berbagai pertimbangan berbagai aspek lingkungan, komunitas, pemanfaatan, ilmu pengetahuan dan teknologi.

4. Tersusunnya tata cara dan metode penanganan adaptasi terhadap perubahan iklim (*Achieve climate change adaptation measures for marine and coastal resources*).

Target pada tahun 2020: Terimplementasinya rencana aksi awal regional dan program adaptasi perubahan iklim di wilayah laut dekat, pesisir, dan pulau-pulau kecil.

5. Tercapainya perbaikan status dan kondisi berbagai spesies yang terancam punah di laut (*Improve the status of threatened species*).

Target pada tahun 2015--2020: Perbaikan status dan kondisi jenis-jenis hiu, penyu, burung laut, mamalia laut, terumbu karang, padang lamun, hutan mangrove, dan berbagai spesies terancam punah lainnya.

ARTI CTI-CFF UNTUK INDONESIA



CTI-CFF adalah organisasi internasional yang telah resmi terdaftar pada Sekretaris Jenderal Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) pada 1 November 2017 yang ditandai dengan telah dibukukan dan dicatatnya perjanjian pendirian dan seluruh ratifikasi perjanjian oleh negara CT6 melalui **Statement of Treaties and International Agreements-Registered or Filed and Recorded with the Secretariat during the Month of November 2017** (Gambar ...). CTI-CFF merupakan organisasi kerja sama regional yang sekretariatnya didukung secara penuh oleh pemerintah Indonesia hingga menjadi organisasi kedua setelah ASEAN yang “*full pledge*” oleh Indonesia.

Dengan ini, CTI-CFF adalah wahana untuk meningkatkan profil diplomasi Indonesia di bidang konservasi sumber daya laut sebagai bentuk *multi-layer diplomacy*, yang relatif belum tersentuh secara optimal. CTI-CFF memberikan peluang bagi presiden, menteri terkait, dan pejabat

tinggi untuk berinteraksi dengan mitra mereka di Kawasan Segitiga Karang dan Pasifik di bidang kelautan. CTI-CFF akan saling melengkapi dan mendukung mekanisme kebijakan luar negeri bilateral dengan negara-negara anggotanya khususnya di bidang kelautan.

Indonesia dapat mengambil berbagai manfaat seperti:

1. Anggota CI-CFF yang meliputi negara-negara Kawasan Pasifik yang memiliki cadangan sumber daya laut yang besar, dan CTI dapat menjadi sarana tambahan yang melengkapi upaya untuk mendukung ketahanan pangan Indonesia.
2. Indonesia dapat mengembangkan kapasitas konservasi sumber daya laut, perlindungan dan pelestarian sumber-sumber perikanan yang bermigrasi secara lintas batas negara.
3. Keanggotaan Indonesia dalam CTI-CFF dapat mendukung upaya diplomasi Indonesia di dalam organisasi regional yang bergerak di bidang sumber daya laut seperti *Indian Ocean Tuna Commission* (IOTC) yang telah diratifikasi dengan Peraturan Presiden No. 9 Tahun 2007, *Convention for the Conservation of Southern Bluefin Tuna* (CCSBT) yang diratifikasi dengan Peraturan Presiden No. 109 Tahun 2007 dan *Western-Central Pacific Fisheries Commission* (WCPFC) di mana Indonesia telah menjadi “*cooperating non-member*” dan sedang dalam proses menjadi anggota penuh.
4. Terangkatnya profil dan reputasi Indonesia di dunia internasional sebagai tuan rumah dari sekretariat sebuah kerja sama regional.
5. Dampak positif dari segi pembangunan ekonomi lokal dapat diharapkan sejalan dengan didirikan dan beroperasinya sebuah organisasi regional bagi Kota Manado dan Provinsi Sulawesi Utara.

Peran strategis Indonesia dalam CTI-CFF akan menjadi investasi kebijakan luar negeri Indonesia di Pasifik untuk jangka menengah dan panjang. Sebagai penggagas CTI-CFF, Indonesia dapat lebih berperan untuk menentukan arahan masa depan organisasi yang dapat disesuaikan dengan kepentingan nasional serta disinergikan dengan kebijakan Indonesia di kawasan.

Inisiatif dan keikutsertaan Indonesia dalam CTI-CFF merupakan bagian dari upaya Indonesia untuk menaati (“*comply with*”) dengan berbagai ketentuan internasional baik berupa perjanjian internasional

yang telah diratifikasi maupun *international guidelines*, sebagai bagian dari pemenuhan kewajiban internasional Indonesia. Ketentuan internasional yang terkait erat dengan tujuan CTI-CFF adalah:

1. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (1982 UNCLOS). Konvensi yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 ini merupakan pengaturan internasional paling komprehensif mengenai yurisdiksi di laut, pemanfaatan laut dan sumber daya yang ada di dalamnya, termasuk sumber daya ikan dan ekosistemnya. Pada 1982 UNCLOS mengatur secara rinci mengenai konservasi dan perlindungan lingkungan laut baik di Zona Ekonomi Eksklusif maupun di area "*semi enclosed sea dan enclosed sea*" seperti Arafura dan Timor Sea dan pemanfaatan sumber daya ikan yang merupakan "*transboundary resources, straddling dan highly migratory fish stocks*".
2. Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea on 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks (United Nations Implementing Agreement/UNIA) 1995. Konvensi yang telah diratifikasi dengan Undang-Undang No. 21 Tahun 2009 merupakan pelaksanaan dari 1982 UNCLOS mengenai pengaturan *straddling and highly migratory fish stocks*.
3. Code of Conduct for Responsible Fisheries (CCRF) 1995. CCRF merupakan panduan yang diberikan oleh Food and Agriculture Organization (FAO) dalam mengelola perikanan yang bertanggung jawab termasuk dalam menerapkan *ecosystem approach in managing fisheries*.
4. United Nations Convention on Biological Diversity (UNCBD) 1992. Indonesia telah meratifikasi UNCBD melalui UU No. 5 Tahun 1994. Kewajiban Indonesia dalam konvensi ini terkait dengan CTI adalah (i) kewajiban melakukan kerja sama, (ii) kewajiban melakukan pelestarian in situ dan (iii) kewajiban kerja sama teknis dan ilmiah.
5. United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) 1992 dan Kyoto Protocol to the United Nations

Framework Convention on Climate Change 1997. Indonesia telah meratifikasi UNFCCC dengan Undang-Undang No. 6 Tahun 1994 dan meratifikasi Kyoto Protocol melalui Undang-Undang No. 17 Tahun 2004.

6. Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora (CITES) 1973. Indonesia telah meratifikasi CITES melalui Keputusan Presiden No. 43 Tahun 1978. Kewajiban Indonesia dalam konvensi ini terkait dengan CTI adalah melakukan pelarangan atas kegiatan jual-beli tanaman dan hewan yang terancam punah dan termasuk dalam appendix I. Selain itu, Indonesia juga berkewajiban untuk mengatur secara ketat kegiatan jual beli atas tanaman dan hewan yang termasuk ke dalam appendix II.

ARTI SEKRETARIAT REGIONAL CTI-CFF UNTUK INDONESIA

Pembentukan Sekretariat Regional CTI-CFF merupakan hal yang penting berdasarkan pertimbangan “peranan yang ditunjukkan oleh Republik Indonesia, keuntungan yang akan diperoleh, serta konsekuensi yang timbul daripadanya”. Pembentukan Sekretariat Regional telah dibahas secara mendalam pada pertemuan *the 2nd CTI-CFF Ministerial Meeting (MM2)* di Gizo, Solomon Islands, yang menyepakati bahwa Indonesia sebagai tuan rumah Sekretariat Regional dan Ketua *Council of Ministers (COM)* yang pertama. Pertemuan tingkat Menteri *CTI-CFF Ministerial Meeting* yang ke-5 (lima; MM5) tanggal 15 Mei 2014 menyepakati terkait hal organisasi struktural Sekretariat Regional CTI-CFF, seperti perekrutan *Regional Secretariat Executive Director, Operational Plan, Budget and Core Staffing*.

Proses pembentukan Sekretariat Regional CTI-CFF telah melalui proses ratifikasi *Agreement on the Establishment of the Regional Secretariat of the CTI-CFF* oleh seluruh negara anggota CTI-CFF, dengan rincian sebagai berikut:

1. Malaysia pada 15 April 2013;
2. Indonesia pada 9 Mei 2014;
3. Solomon Islands pada 8 Oktober 2014;

4. Timor Leste pada 31 Oktober 2014;
5. Filipina pada tanggal 8 Januari 2015; dan
6. Papua Nugini pada tanggal 13 September 2016.

Indonesia telah menindaklanjuti ratifikasi tersebut dengan penerbitan Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 19 tanggal 11 Maret 2014 tentang “Pengesahan Persetujuan Mengenai Pembentukan Sekretariat Regional Prakarsa Segitiga Karang Untuk Terumbu Karang, Perikanan, dan Ketahanan Pangan” yang telah ditandatangani dan diundangkan pada Lembaran Negara tahun 2014 Nomor 49 sebagai Dokumen Negara.

Pada tataran strategis, manfaat pembentukan Sekretariat Regional CTI-CFF yang berkedudukan di Manado adalah untuk meningkatkan profil diplomasi Indonesia di bidang konservasi sumber daya kelautan, sebagai bentuk *multi-layer diplomacy* yang relatif belum tersentuh. Dalam hal ini, CTI-CFF memberikan peluang bagi presiden, menteri terkait, dan para pejabat tinggi negara untuk berinteraksi dengan mitra mereka di bidang kelautan. Dengan demikian CTI-CFF akan saling melengkapi dan mendukung mekanisme kebijakan luar negeri secara bilateral dengan negara-negara anggota lainnya, khususnya di bidang kelautan.

Indonesia telah memberikan kontribusi kepada Sekretariat Regional CTI-CFF sebesar kurang lebih Rp70 miliar dalam bentuk gedung beserta kelengkapannya. Jumlah ini sebanding dengan bantuan donor yang diterima Indonesia untuk konservasi sumber daya laut.

MANFAAT CTI-CFF UNTUK INDONESIA

Melalui CTI-CFF, Indonesia bisa menerapkan pendekatan ekosistem dan pengelolaan bersama untuk perikanan yang berkelanjutan dan penguatan jejaring *Coral Triangle Marine Protected Area (CTMPA)* untuk melindungi ikan tuna, ikan karang, dan ikan ekonomis penting lainnya pada masa/proses pemijahan di kawasan daerah perlindungan laut (*marine protected area/MPA*). Indonesia bisa melakukan kolaborasi dan kerja sama yang berkelanjutan untuk mencegah kegiatan *IUU Fishing* lintas batas/negara dan kegiatan perdagangan ikan karang hidup ilegal.

Indonesia bisa mengambil peran strategis wadah yang dibangun CTI-CFF yaitu *Live Reef Fish Food Trade Inter-Governmental Forum (LRFFT)*. Upaya reformasi dan diplomasi perikanan Indonesia khususnya untuk perdagangan ikan karang hidup bisa difasilitasi melalui wadah ini dengan mendorong penguatan dalam negeri dan sinergi dengan negara-negara CTI dan Asia Tenggara yang menjadi pemasok sekaligus eksportir utama ikan karang hidup khususnya untuk dua tempat tujuan ekspor utama, China, Hong Kong dan Taiwan.

Indonesia bisa mengedepankan pentingnya penyusunan kerangka kebijakan regional untuk dapat dipatuhi oleh semua pihak yang terlibat pada perdagangan ikan karang hidup, termasuk eksportir dan importir seperti pengembangan *Cyanide Detection Test (CDT)* yang akurat, pembentukan fasilitas laboratorium pada titik-titik pengumpulan ikan karang utama, pembentukan sistem *monitoring* dan pengumpulan data regional yang dapat memberikan data yang bermanfaat, akurat dan tepat, pelarangan atau pembatasan perdagangan, khususnya bagi spesies ikan karang yang sudah hampir punah seperti Napoleon wrasse (*Cheilinus undulates*).

Kepemimpinan dan peran strategis Indonesia dalam CTI-CFF sangat sejalan dengan visi KKP yang mengandung tiga (3) esensi utama yaitu kedaulatan (*sovereignty*), keberlanjutan (*sustainability*) dan kemakmuran (*prosperity*) dan misi KKP untuk memperkuat jati diri sebagai negara maritim/kepulauan.

Bidang-bidang yang menjadi ajang kerja sama regional CTI-CFF akan menunjang upaya nasional dalam rangka perlindungan dan pelestarian sumber-sumber perikanan yang bermigrasi secara lintas batas negara. Relevansi dengan kepentingan Indonesia dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Bidang kerja sama pertama yang berbunyi: “...to designate and manage seascape that are prioritized for investments, where best practices are demonstrated and expanded”. Secara geografis bidang kerja sama ini dapat diarahkan pada pengelolaan sumber-sumber perikanan di area terumbu karang misalnya di Laut Sulu dan Laut Sulawesi. Dalam hal ini perlu penyesuaian dalam kebijakan pengelolaan dari yang semula berdasarkan pendekatan Wilayah Pengelolaan (WP) menjadi pendekatan Bentang Laut (*seascape*), di mana sumber-sumber

perikanan tidak lagi dikelola berdasarkan pedekatan kewilayahan menjadi berdasarkan pendekatan ekoregion. Pendekatan *seascope* dianggap lebih cocok karena lebih merujuk pada keadaan yang sebenarnya, karena sumber-sumber perikanan bermigrasi dengan tidak memperhatikan batas wilayah negara. Dengan kata lain pengintegrasian kebijakan dan pengaturan pengelolaan perikanan dengan negara-negara tetangga (bilateral atau multilateral) dapat diharapkan akan lebih berhasil jika dibandingkan dengan penerapan kebijakan pengelolaan secara sepihak (unilateral). Selanjutnya pengintegrasian kebijakan pengelolaan secara regional atau multilateral dapat membuka peluang bagi rencana kegiatan investasi yang lebih luas, antara lain disebabkan karena telah terciptanya kesepakatan bersama dan kepastian hukum.

2. Bidang kerja sama yang kedua, yaitu *"... to apply an ecosystem approach to the management of fisheries and other marine resources"* sangat relevan dengan pendekatan pengelolaan perikanan yang terintegrasi dengan ekosistem secara komprehensif, sehingga pembangunan perikanan tidak akan mengorbankan ekosistem dan daya dukung yang terkait, baik langsung maupun tidak langsung.
3. Kerja sama *"...to establish and manage Marine Protected Areas, including community-base resource utilization and management"* akan sangat baik, karena setiap negara bertanggung jawab untuk mengelola *Marine Protected Area* di wilayah yurisdiksinya masing-masing dengan melibatkan masyarakat lokal dan memaksimalkan kemampuan lokal, dan kerja sama CTI-CCF akan mempermudah pertukaran informasi dan rencana strategis antara negara anggota sehingga bisa tercapai hasil yang komprehensif.
4. Penentuan langkah-langkah yang akan diambil dalam rangka adaptasi dan antisipasi dampak perubahan iklim terhadap sumber daya pesisir akan lebih efektif melalui kerja sama regional *"... to achieve climate change adaptation measures for marine and coastal resources"*.
5. Perlindungan terhadap binatang langka yang terancam punah melalui kerja sama regional *"...to improve the status of threatened species"* dapat diperkirakan akan lebih efektif, antara lain karena akan tercapainya pengintegrasian kebijakan dalam penetapan status hukumnya di seluruh wilayah yurisdiksi negara-negara anggota.

KONTRIBUSI CTI-CFF DALAM DIPLOMASI MARITIM INDONESIA

Iniastif CTI-CFF telah menjadi penambah pemicu dan pemacu diplomasi maritim Indonesia. Merespons hasil Pertemuan International Coral Reef Symposium Ke-12 di Cairns Australia tanggal 9--13 Juli 2012 serta dalam rangka menyamakan persepsi antara peneliti dan pengambil kebijakan tentang pengelolaan terumbu karang berkelanjutan, telah diselenggarakan World Coral Reef Conference (WCRC) yang bertemakan *Coral Reefs for Sustained Fisheries, Food Security and Eco-Friendly Bussiness* (Terumbu Karang untuk Keberlanjutan Perikanan, Ketahanan Pangan dan Bisnis yang Ramah Lingkungan).

WCRC merupakan wadah untuk menjembatani kegiatan-kegiatan perlindungan lingkungan dan pemanfaatan sumber daya terumbu karang yang bertanggung jawab serta berkelanjutan. WCRC yang diselenggarakan di Manado tanggal 13--17 Mei 2014 telah merumuskan upaya-upaya pemerintah dalam mengelola terumbu karang dunia secara berkelanjutan melalui inventarisasi, kompilasi, sinkronisasi, dan penetapan kebijakan serta tindakan nyata dalam pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya terumbu karang. Kegiatan ini dibuka secara resmi oleh Wakil Presiden Indonesia, Pof. Dr. Boediono, pada tanggal 16 Mei 2014, dan diikuti oleh 541 peserta dari 29 negara dan 23 lembaga internasional. Sebanyak tujuh (7) menteri, enam (6) duta besar, dan perwakilan serta delegasi dari negara sahabat ikut hadir dan berpartisipasi aktif dalam kegiatan WCRC 2014.

Kegiatan WCRC dibagi dalam tiga sesi meliputi:

1. "National Policy in Addressing Challenges of Coral Reefs Management and Related Ecosystem for Sustained Fisheries, Food Security and Eco-friendly Business"
2. "International and Regional Concerted Efforts in Addressing Challenges of Coral Reefs Management and Related Ecosystem for Sustained Fisheries, Food Security and Eco-friendly Business"
3. "Best Practices in Addressing Challenges of Coral Reefs Management and Related Ecosystem for Sustained Fisheries, Food Security and Eco-friendly Business"

Kegiatan WCRC yang merupakan pertemuan antar-pemerintah pertama di dunia untuk pengelolaan terumbu karang telah menghasilkan *Manado Coral Reef Conference Communique* atau Komunike Konferensi Terumbu Karang Manado telah dibahas oleh 29 perwakilan negara dan 13 lembaga internasional (Lampiran 2). Komunike tersebut berisi sebelas butir kesepakatan yang terbagi dalam tiga (3) tema besar yaitu:

I. Konservasi dan Pemanfatan Berkelanjutan Terumbu Karang

1. Peningkatan kerja sama dan membangun kapasitas untuk meningkatkan dan mempertahankan ketahanan terumbu karang dan ekosistem terkait dari dampak negatif perubahan iklim dan ancaman berbasis lahan;
2. Sinergi kebijakan pengelolaan terumbu karang berbasis ilmu pengetahuan yang berkelanjutan yang memastikan pendekatan terpadu dan tata kelola yang efektif;
3. Pentingnya analisis kebijakan di tingkat global dan regional dengan tujuan untuk mengidentifikasi peluang untuk lebih memperkuat kerangka kerja kebijakan terumbu karang global;
4. Peningkatan kerja sama dan membangun kapasitas untuk meningkatkan dan mempertahankan ketahanan terumbu karang dan ekosistem terkait dengan dampak negatif perubahan iklim dan ancaman berbasis lahan;
5. Peran penting perempuan dalam konservasi dan pemanfaatan berkelanjutan terumbu karang, dan perlunya partisipasi penuh perempuan di semua tingkat pembuatan kebijakan dan pelaksanaan konservasi terumbu karang.

II. Terumbu Karang dan Ketahanan Pangan

1. Mendorong inisiatif dan komitmen nasional, regional, dan internasional untuk melestarikan ekosistem terumbu karang yang berkontribusi terhadap ketahanan pangan dan gizi bagi kehidupan masyarakat;
2. Mendorong penelitian dan pengembangan berbasis pasar, bantuan teknis, pengembangan sumber daya manusia,

dan peningkatan kapasitas, termasuk penyuluhan dan penjangkauan;

3. Pentingnya peluang ekonomi dan pertumbuhan yang inklusif untuk meningkatkan mata pencaharian masyarakat penerima manfaat di tingkat lokal terumbu karang;
4. Mendorong pengembangan usaha ramah lingkungan yang dapat bermanfaat bagi pengelolaan keanekaragaman hayati laut, terumbu karang dan ekosistem terkait lainnya.

III. Inisiatif dan Kemitraan

1. Dukungan untuk segenap inisiatif dan kemitraan pada pengelolaan terumbu karang yang berkelanjutan yang melibatkan pemerintah lokal dan nasional, masyarakat sipil, masyarakat lokal, lembaga-lembaga multilateral, komunitas bisnis, akademisi, dan filantropi swasta, di semua tingkatan;
2. Mendorong upaya untuk meningkatkan kesadaran tentang pentingnya pengelolaan terumbu karang berkelanjutan di semua tingkatan.

Komunike Manado telah dikomunikasikan dan disebarluaskan ke seluruh pemangku kepentingan serta ke seluruh perwakilan Republik Indonesia di negara sahabat. Koordinasi dengan Coral Reef Unit pada UNEP Regional Office for Asia and Pacific, Bangkok telah dilakukan untuk mengawal substansi *Manado Coral Reef Conference Communique*.

Komunike Manado menjadi fondasi untuk penyusunan pengaturan yang lebih tinggi yang bisa mempertajam substansi untuk memperkuat komitmen dunia terhadap pengelolaan terumbu karang dan sebagai forum untuk menyepakati kerja sama yang lebih konkret dalam rangka mengelola terumbu karang secara berkelanjutan. Komunike Manado menjadi substansi rancangan resolusi terumbu karang pada Sidang Umum Lingkungan Kedua (*United Nations of Environment Assembly -2/ UNEA-2*), yang merupakan organ Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) untuk lingkungan.

UNEA adalah sidang umum yang bersifat universal yang akan dihadiri oleh seluruh perwakilan negara anggota PBB yang saat ini tercatat sebanyak 193 negara anggota serta melibatkan pemangku

kepentingan utama. Sidang umum ini merupakan lembaga penetapan keputusan tingkat tinggi dunia di bidang lingkungan yang akan menghasilkan berbagai resolusi serta himbauan global untuk mengatasi permasalahan dan tantangan lingkungan saat ini dan masa mendatang. Dalam mekanisme PBB, hanya ada dua pertemuan tertinggi yang melibatkan seluruh anggota PBB yaitu Sidang Umum Lingkungan (UNEA) yang diselenggarakan di Nairobi, Kenya, dan Sidang Umum PBB (*General Assembly of the United Nations/UNGA*) yang diadakan di Markas Besar PBB di New York, Amerika Serikat. UNEA-1 telah dilaksanakan pada bulan Juni 2014 yang mendiskusikan dan menghasilkan berbagai resolusi untuk isu-isu perdagangan ilegal hewan dan tumbuhan liar, kualitas udara, penegakan hukum lingkungan, aspek finansial ekonomi hijau, dan *Sustainable Development Goals (SDGs)* yang merupakan pengganti dari *Millennium Development Goals (SDGs)*.

UNEA-2 dilaksanakan pada tanggal 23--27 Mei 2016 di Markas Besar UNEP, Nairobi, Kenya dengan tema "*Delivering on the environmental dimension of the 2030 Agenda for Sustainable Development*". Pada UNEA-2, rancangan resolusi *Sustainable coral reefs management* yang diusulkan oleh Indonesia dan merupakan tindak lanjut hasil dari *World Coral Reef Conference (WCRC)* diadopsi menjadi Resolusi UNEP/EA.2/Res12 (Lampiran 3) yang didukung oleh Australia, Maldives, Monaco, Norwegia, Palau, dan Filipina serta dibahas secara intensif di tingkat penyusunan serta penyempurnaan draf dan sidang pleno.

Resolusi *Sustainable Coral Reefs Management* berisikan hal-hal penting sebagai berikut:

1. Seruan kepada inisiatif dan kerja sama tingkat regional dan internasional agar mengelola terumbu karang secara berkelanjutan demi keamanan pangan dan nutrisi bagi kehidupan manusia.
2. Mendorong negara-negara agar mengembangkan kerja sama dan kemitraan dengan industri (termasuk perikanan, pariwisata, budi daya, dan organisasi masyarakat sipil) serta kemitraan publik dan swasta untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya ekosistem terumbu karang, dan membuat rekomendasi untuk menjamin perlindungan dan pemanfaatan berkelanjutan terumbu karang.
3. Mendorong negara-negara untuk memprioritaskan konservasi dan pemanfaatan berkelanjutan terumbu karang melalui pendirian dan

pengelolaan kawasan konservasi perairan dan pendekatan spasial lainnya guna meningkatkan ketahanan terhadap perubahan iklim dan menjamin keberlanjutan penyediaan jasa-jasa ekosistem dari terumbu karang.

4. Meminta Direktur Eksekutif UNEP melakukan analisis kebijakan global dan regional terkait terumbu karang dan mengeluarkan rekomendasi untuk peningkatan perlindungan terumbu karang, serta meminta UNEP untuk mengembangkan indikator, alat *monitoring* dan penilaian status terumbu karang tingkat global dan regional.

Diadopsinya resolusi *Sustainable Coral Reefs Management* dalam UNEA-2 menunjukkan keberhasilan diplomasi dan bentuk pengakuan internasional terhadap kepemimpinan Indonesia yang secara konsisten mendorong kerja sama kemitraan global untuk menjamin konservasi dan pengelolaan berkelanjutan terumbu karang.

HARAPAN

Sesuai dengan prinsip politik luar negeri yang bebas-aktif dan diabdikan untuk kepentingan nasional, CTI-CCF selaras dengan kepentingan nasional, baik untuk membantu tercapainya tujuan nasional dalam pemanfaatan laut dan ketahanan pangan maupun dalam menjaga terbentuknya kerja sama regional tanpa menciderai kedaulatan masing-masing negara anggota. CTI-CFF akan berjalan dengan baik di mana Indonesia akan sangat terbantu dalam melaksanakan kewajiban internasionalnya sesuai dengan perjanjian internasional atau organisasi regional/internasional yang telah diikuti oleh Indonesia dan ketentuan internasional lainnya.

CTI-CFF merupakan salah satu modalitas penting yang digagas dan dimiliki oleh Indonesia untuk merealisasikan visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Dalam buku putih mengenai Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) yang telah dibakukan dalam Peraturan Presiden Nomor 16/2017, diplomasi maritim menjadi salah satu pilar utama Poros Maritim Dunia.

Dalam KKI ditegaskan bahwa diplomasi maritim merupakan pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan



ketentuan nasional dan hukum internasional. Diplomasi maritim Indonesia tidak dapat hanya diartikan secara sempit dalam bentuk perundingan internasional di bidang kelautan, penetapan perbatasan atau diplomasi angkatan laut. Lebih lanjut ditegaskan, diplomasi maritim Indonesia adalah pelaksanaan politik luar negeri yang tidak hanya terkait dengan berbagai aspek kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan global tetapi juga yang menggunakan aset kelautan, baik sipil maupun militer untuk memenuhi kepentingan nasional Indonesia sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional.

CTI-CFF sangat tepat menjadi modalitas untuk diplomasi maritim Indonesia melalui peningkatan kepemimpinan Indonesia di dalam berbagai kerja sama regional dan dalam penyusunan berbagai norma internasional bidang kelautan, khususnya terumbu karang, perikanan, dan ketahanan pangan. Untuk itu sudah sepatutnya CTI-CFF selalu masuk dalam kebijakan luar negeri Indonesia di bidang kelautan tidak hanya Indian Ocean Rim Association (IORA) yang sekretariatnya berbasis di Benua Afrika. Sangat disayangkan, modalitas yang digagas dan dibesarkan serta berada di Indonesia tidak digadang-gadangi sebagai bagian diplomasi maritim Indonesia.

REFERENSI

- Ariadno, M.K. 2013. Analisa Akademis Terhadap Pengesahan Perjanjian Internasional (CTI Agreement). Laporan Konsultan Perorangan. Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- CTI CFF. 2019. Frequently Asked Questions. <http://coraltriangleinitiative.org/>.
- Directorate General of Marine, Coast and Small Islands Affairs. 2012. Pocket Book Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries and Food Security. Ministry of Marine Affairs and Fisheries.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2014. Naskah Penjelasan Urgensi Pengesahan *The Agreement On The Establishment Of The Regional Secretariat Of The Coral Triangle Initiative On Coral Reefs, Fisheries And Food Security* (Persetujuan Tentang Pembentukan Sekretariat Regional Prakarsa Segitiga Karang Tentang Terumbu Karang, Perikanan dan Ketahanan Pangan)
- Rudianto, M.E., H.Y. Siry and A. Rukma. 2015. Unlocking Stories Behind the Initiative. CTI – CFF Regional Secretariat Interim.
- Siry, H.Y dan A. Rukma. 2015. Brief Note – Arti Penting CTI CFF bagi Indonesia. CTI – CFF Regional Secretariat Interim.

Lampiran 1. Coral Triangle Initiative Leaders on Declaration on Coral Reefs, Fisheries and Food Security

**CORAL TRIANGLE INITIATIVE LEADERS' DECLARATION
ON CORAL REEFS, FISHERIES AND FOOD SECURITY**

Manado, Indonesia, 15 May 2009

We, the Leaders of Indonesia, the Philippines, Timor Leste, Papua New Guinea, Solomon Islands, and Malaysia:

ACKNOWLEDGING the vast marine, coastal and small island ecosystems and the unique biodiversity of the Coral Triangle region of the Indo Pacific, which provide invaluable livelihood and food security benefits for our people;

RECOGNIZING the urgent need to address the poverty afflicting our people, particularly our coastal communities, and to meet relevant internationally agreed development goals, including the achievement of the Millennium Development Goals;

EXPRESSING concern over the increasing level of degradation of marine, coastal, and small island ecosystems within the Coral Triangle region;

REAFFIRMING our common understanding to establish a cooperative arrangement to sustainably manage the marine, coastal, and small island ecosystems in the Coral Triangle region and to ensure that these efforts contribute effectively to strengthening food security, increasing resiliency, and adaptation to climate change,

REAFFIRMING ALSO our commitments to promote the sustainable management of our marine and coastal resources, and acknowledging the need for further action;

RESOLVING to take up the challenges of safeguarding the Coral Triangle's vast marine and coastal resources for present and future generations of our people;

DO HEREBY DECLARE:

1. **TO OFFICIALLY LAUNCH** the Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries and Food Security (CTI-CFF) to address threats to the marine, coastal, and small island ecosystems within the Coral Triangle region, through accelerated and collaborative action, taking into consideration multi-stakeholder participation in all of our six countries,

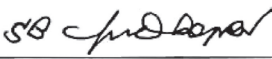
2. **TO AGREE** that the Coral Triangle Initiative primarily focuses on areas of cooperation in relation to coral reefs, fisheries, food security, and adaptation to climate change;
3. **TO AFFIRM** the Joint Statement of the first Ministerial Meeting of CTI-CFF, held in Port Moresby, Papua New Guinea on 10 March 2009;
4. **TO ADOPT** the CTI Regional Plan of Action, a living and non-legally binding document to conserve and sustainably manage coastal and marine resources within the Coral Triangle region, that takes into consideration laws and policies of each country, as endorsed by the first CTI Ministers' Meeting in Port Moresby;
5. **TO RECOGNIZE** that the implementation of the CTI-CFF is a voluntary cooperation and without prejudice to the sovereignty, territorial integrity, sovereign rights of the six countries respectively over their marine resources, and the position of each state on the on-going and future negotiation on delimitation of maritime boundaries between the countries;
6. **TO EMPHASIZE** that cooperation of CTI-CFF shall be subject to the laws; regulations; national policies and priorities of the respective countries; and the application of relevant sustainable development principles to transboundary management, conservation and development within the Coral Triangle region; as well as taking into consideration the relevant multilateral, regional and bilateral environmental agreements;
7. **TO TASK** our relevant Ministers to formulate the implementation modalities of CTI-CFF with a view to enhancing the cooperation;
8. **TO ESTABLISH** a secretariat for CTI-CFF to service the ongoing CTI-CFF implementation process;
9. **TO CALL** for the mobilization and effective allocation of sustainable financial resources needed to implement the CTI Regional and National Plans of Action;
10. **TO EXPRESS** our appreciation to CTI-CFF Partners for their continuing support towards the successful implementation of CTI-CFF programs in the region, and welcome participation by new partners;

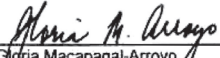


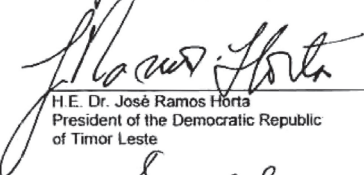
Lampiran 2. Manado Coral Reef Conference Communique

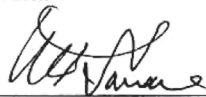
11. **TO CONVENE** the next CTI Summit when deemed necessary, on a date mutually agreed by the CTI countries, to help ensure that a high level of political commitment continues to be dedicated in furthering the attainment of the goals of CTI-CFF.


Signed on 15 May 2009 in Manado, Indonesia by

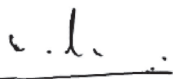
Government of the Republic of Indonesia 
H.E. Dr. H. Susilo Bambang Yudhoyono
President of the Republic of Indonesia

Government of the Republic of the Philippines 
H.E. Gloria Macapagal-Arroyo
President of the Republic of the Philippines

Democratic Republic of Timor Leste 
H.E. Dr. José Ramos Horta
President of the Democratic Republic of Timor Leste

Government of Papua New Guinea 
Rt. Hon. Grand Chief Sir Michael Somare
Prime Minister of Papua New Guinea

Government of Solomon Islands 
Hon. Dr. Derek Sikua
Prime Minister of Solomon Islands

Government of Malaysia 
H.E. Dato' Sri Mohd Najib Tun Abdul Razak
Prime Minister of Malaysia



MANADO CORAL REEF CONFERENCE COMMUNIQUE

We, the Ministers and the Heads of Delegations assembled in Manado, Indonesia on 16 May 2014 at the World Coral Reef Conference on Coral Reefs for Sustained Fisheries, Food Security and Eco-friendly Business convened to discuss cooperation on sustainable coral reefs management, as well as encourage partnership to contend with the challenges coral reefs and related ecosystems and further benefit people' welfare and the environment.

COGNISANT of the degradation of the marine environment, in particular the loss of marine biodiversity and marine ecosystem continuing to be threatened by marine and land-based activities, anthropogenic activities, destructive fishing practices, and climate change;

FURTHER COGNISANT that progressive acidification of ocean water and increasing temperature and others slow onset climate events will have negative impacts on marine biodiversity, particularly coral reefs and ecosystem services provided by the reefs, and the vulnerability of Small Island Developing States (SIDS);

RECALLING the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), as the instrument that sets out the legal framework within which all activities in the ocean and seas must be carried out, the Convention on Biological Diversity (CBD), and the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC);

CONSIDERING the World Food Summit Plan of Action adopted in Rome in 1996, as well as the Five Rome Principles for Sustained Global Food Security identified in the declaration of the World Summit on Food



Security of 2009, in particular to encourage the importance for food security of sustainable agriculture, fisheries, forestry and rural development in low as well as high potential areas;

RECALLING ALSO the Manado Ocean Declaration concluded at the World Ocean Conference held in Manado, Indonesia on 14 May 2009, Global Programme of Action on Protection of the Marine Environment from Land-Based Activities (GPA) and the International Coral Reefs Initiative (ICRI) Call to Action that provides meaningful basis for advancing ocean issues, as well as other international and/or regional instruments related to the management of ocean and marine biodiversity;

WELCOMING science that may strengthen the science-policy interface on sustainable management of ocean and marine biodiversity, particularly for the future of coral reefs, such as the Consensus Statement on Climate Change and Coral Reefs launched by the International Coral Reef Science Community at the 12th International Coral Reef Symposium held in Cairns, Australia on 13 July 2012;

NOTING the regional initiatives on the protection and sustainable management of coral reef and related ecosystem provided by the reefs, including the Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries, and Food Security (CTI-CFF), the Micronesia Challenge, the Caribbean Challenge, the Eastern Tropical Pacific Seascape Project, and the Indian Ocean Challenge, West African Conservation Challenge, and the Regional Initiative for the Conservation and Wise Use of Mangroves and Coral Reefs for the Americas Region, as well as the activities of Regional Seas Conventions and Action Plans;

NOTING FURTHER the vital role that women play in the conservation and sustainable use of coral reefs and affirming the needs for the full participation of women at all levels of policy making and implementation for coral reefs conservation;

RECOGNISING that continued co-operation among governments and United Nations Environment Programme (UNEP) as well as with other international organizations, non-governmental organizations, the private sector and communities are important toward the sustainable management of coral reefs, and that such cooperation may be advanced by countries through United Nations Environment Assembly (UNEA);

RECOGNISING FURTHER that coral reefs have significant contribution for sustainable livelihoods and development as they are primary sources of food and incomes and also provide protection from storms, tsunamis and coastal erosion, in particular to SIDS;

We state the following:

CONSERVATION AND SUSTAINABLE USE OF THE CORAL REEFS

1. We ensure, through the appropriate measures to achieve long-term conservation, management and sustainable use of coral reefs and related ecosystems which contribute to food security, poverty eradication and address the adverse impacts of climate change on the marine environment and marine biodiversity;
2. We enhance cooperation and build capacity to improve and maintain resilience of coral reefs and related ecosystems from the adverse impacts of climate change and land based threats;
3. We encourage the synergy of sustainable science-based coral reef management policies that ensure integrated approaches and effective governance;
4. We encourage policy analysis at global and regional level with the view to identifying opportunities to further strengthen the global coral reefs policy framework;
5. We recognize the vital role that women play in the conservation and sustainable use of coral reefs, and affirm the need for the full participation of women at all levels of policy making and implementation for coral reefs conservation.

CORAL REEFS AND FOOD SECURITY

1. We encourage national, regional and international initiatives and commitments to conserve coral reef ecosystems that contribute to food security and nutrition for peoples' livelihoods;



2. We encourage market-driven research and development, technical assistance, human resources development and capacity building, including extension and outreach, to strengthen and improve sea food production and processing technology, and eliminate Illegal Unreported and Unregulated (IUU) fishing practices;
3. We call for economic opportunities and inclusive growth to improve livelihoods of the local community-level beneficiaries of coral reefs;
4. We encourage the development of eco-friendly business that can be beneficial to the sustainable management of marine biodiversity, particularly coral reefs and related ecosystems.

INITIATIVES AND PARTNERSHIPS

1. We encourage initiatives and partnerships on sustainable coral reef management that involve local and national governments, civil society, local communities, multilateral institutions, the business community, academia, and private philanthropy, at all levels;
2. We encourage efforts to raise awareness on the importance of sustainable coral reef management at all levels.

We express our recognition and gratitude to the Government and people of the Republic of Indonesia for their initiative to convene the World Coral Reef Conference held in Manado and our deepest gratitude for their hospitality and generosity.

Lampiran 3. UN Resolution UNEP/EA.2/Res12

UNITED
NATIONS

EP



UNEP/EA.2/Res.12

Distr.: General
4 August 2016

Original: English



**United Nations
Environment Assembly of the
United Nations Environment
Programme**

United Nations Environment Assembly of the
United Nations Environment Programme
Second session

Nairobi, 23–27 May 2016

2/12. Sustainable coral reefs management

The United Nations Environment Assembly,

Noting that the General Assembly in its resolution 65/150 of 20 December 2010, entitled “Protection of coral reefs for sustainable livelihoods and development”, urged States, within their national jurisdictions, and the competent international organizations, within their mandates, given the imperative for action, to take all practical steps at all levels to protect coral reefs and related ecosystems for sustainable livelihoods and development, including immediate and concerted global, regional and local action to respond to the challenges and to address the adverse impact of climate change, including through mitigation and adaptation, as well as of ocean acidification, on coral reefs and related ecosystems,

Noting also the outcome document of the United Nations Conference on Sustainable Development, entitled “The future we want”, which states, “We also recognize the significant economic, social and environmental contributions of coral reefs, in particular to islands and other coastal States, as well as the significant vulnerability of coral reefs and mangroves to impacts, including from climate change, ocean acidification, overfishing, destructive fishing practices and pollution. We support international cooperation with a view to conserving coral reef and mangrove ecosystems and realizing their social, economic and environmental benefits as well as facilitating technical collaboration and voluntary information-sharing”,¹

Considering the World Food Summit Plan of Action adopted in Rome in 1996, as well as the Five Rome Principles for Sustainable Global Food Security identified in the Declaration of the World Summit on Food Security of 2009,

Considering also Aichi Biodiversity Target 10, which aims to minimize the multiple anthropogenic pressures on coral reefs and other vulnerable ecosystems impacted by climate change or ocean acidification so as to maintain their integrity and functioning, and deeply concerned that the 2015 deadline has not been met,

Bearing in mind the outcome document of the 2015 United Nations Sustainable Development Summit, entitled “Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development”, in particular paragraph 14, which, inter alia, acknowledges that increases in global temperatures, sea level rise, ocean acidification and other climate change impacts are seriously affecting coastal areas and low-lying coastal countries, including many least developed countries and small island developing States, and also bearing in mind Sustainable Development Goal 14,

¹ Endorsed by the General Assembly in its resolution 66/288 of 27 July 2012.

K1607234 050916

UNEP/EA.2/Res.12

Recalling that General Assembly resolution 65/150 reaffirms that the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea provides the overall legal framework for ocean activities, and emphasizes its fundamental character, conscious that the problems of ocean space are closely interrelated and need to be considered as a whole through an integrated, interdisciplinary and intersectoral approach,

Acknowledging the Manado Ocean Declaration, adopted by the World Ocean Conference on 14 May 2009, and the Jakarta Mandate on Marine and Coastal Biological Diversity of 1995, as well as decision XII/23 of the Conference of the Parties to the Convention on Biological Diversity,

Recognizing the Global Programme of Action for the Protection of the Marine Environment from Land-based Activities as well as the International Coral Reef Initiative Continuing Call to Action and Framework for Action 2013, which provide a meaningful basis for advancing ocean issues, as well as other international and/or regional entities related to the management of ocean and marine biodiversity,

Recalling the International Coral Reef Initiative resolution adopted in October 2014 on promoting an integrated approach to community-based coral reef conservation and management emphasizing land-sea connectivity,

Noting the Manado Communiqué, adopted at the World Coral Reefs Conference on 16 May 2014, which recognized the importance of continued cooperation among Governments and the United Nations Environment Programme as well as with other international organizations, non-governmental organizations, the private sector and communities towards the sustainable management of coral reefs, and that such cooperation may be advanced by countries through the United Nations Environment Assembly,

Recognizing that, as is stated in General Assembly resolution 65/150,² millions of the world's inhabitants depend on the health of coral reefs and related ecosystems for sustainable livelihoods and development, as they are a primary source of food and income, add to the aesthetic and cultural dimensions of communities and also provide protection from storms, tsunamis and coastal erosion,

Welcoming regional cooperation and initiatives, including the Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries and Food Security, the Micronesia Challenge, the Caribbean Challenge Initiative, the Eastern Tropical Pacific Seascape Project, the Western Indian Ocean Partnership, the West African Conservation Challenge and the Regional Initiative for the Conservation and Wise Use of Mangroves and Coral Reefs in the Americas,

1. *Calls* for national, regional and international initiatives, cooperation and commitments to conserve and sustainably manage coral reefs, including cold-water coral ecosystems, and mangrove forests, which contribute to food security and nutrition for peoples' livelihoods;

2. *Stresses* the need to develop environmentally sustainable economic opportunities and inclusive sustainable growth to improve the livelihoods of the local community-level beneficiaries of coral reefs;

3. *Recognizes* that education, capacity-building and knowledge transfer with regard to the importance of coral reefs and related ecosystems, including cold-water coral ecosystems and mangrove forests, the threats to these ecosystems and recommended measures to ensure their protection and sustainable use, are crucial, and invites Governments in a position to do so to support such action;

4. *Encourages* Governments to further develop partnerships with industry, including fisheries, aquaculture and tourism, and civil society, and the establishment of public-private partnerships to raise awareness of the importance of coral reefs and related ecosystems, including cold-water coral ecosystems and mangrove forests, the threats to these ecosystems and recommended measures to ensure their protection and sustainable use; encourages Governments to cooperate in the protection and sustainable management of these ecosystems; and in this regard invites initiatives for the development of sustainable tourism, including through the Sustainable Tourism Programme of the 10-Year Framework of Programmes on Sustainable Consumption and Production;

5. *Also encourages* Governments to formulate, adopt and implement integrated, ecosystem-based and comprehensive approaches for the sustainable management of coral reefs, cold-water coral ecosystems, mangrove forests and related ecosystems;

² Preambular para. 10.

UNEP/EA.2/Res.12

6. *Calls*, in this context, on countries to undertake the priority actions to achieve Aichi Biodiversity Target 10 on coral reefs and closely associated ecosystems;
7. *Encourages* Governments to prioritize coral reef conservation and sustainable management, including through the establishment and active management of marine protected areas, as well as through other spatial and relevant sectoral approaches, consistent with national and international law and based on best available scientific information, with a view to enhancing climate change resilience and securing continued coral reef ecosystem services provision;
8. *Invites* Governments and donors to provide technical and financial support for the conservation and management of coral reefs, including in developing countries;
9. *Recognizes* the vital role that women play in the conservation and sustainable use of coral reefs and affirms the need for the full participation of women at all levels of policymaking and implementation for the conservation and sustainable use of coral reefs;
10. *Requests* the Executive Director of the United Nations Environment Programme, in particular through the Coral Reef Unit and in cooperation with other relevant international organizations and initiatives, within the programme of work and available resources, to contribute to raising awareness through public outreach campaigns as well as the Global Environment Outlook assessment processes of the importance of the sustainable management of coral reefs and related ecosystems, including cold-water coral ecosystems;
11. *Also requests* the Executive Director, within available resources and in cooperation with Governments and stakeholders in a position to do so, to strengthen capacity-building, knowledge transfer and the development of relevant planning tools to avoid, minimize and mitigate the adverse impacts of climate change and human-based threats on coral reefs and related ecosystems, as well as to support the improvement and maintaining of the resilience of coral reefs and related ecosystems;
12. *Further requests* the Executive Director, in particular through the Coral Reef Unit and in cooperation with other relevant international organizations, forums and initiatives, to, within available resources, assist Governments, including those of small island developing States, least developed countries and other developing coastal States, upon their request, in the development and implementation of national and regional measures and action plans in this regard;
13. *Requests* the Executive Director, in cooperation with the International Coral Reef Initiative, other relevant international organizations and other relevant partners to prepare, by 2018, an analysis of global and regional policy instruments and governance mechanisms related to the protection and sustainable management of coral reefs;
14. *Also requests* the Executive Director to support the further development of coral reef indicators and regional coral reef assessments as well as the preparation of a global report on coral reef status and trends through the International Coral Reef Initiative Global Coral Reef Monitoring Network, in collaboration with existing regional initiatives, and taking into consideration ongoing regional and global assessments;
15. *Further requests* the Executive Director to report to the United Nations Environment Assembly at its third session on progress in the implementation of the present resolution.

*6th plenary meeting
27 May 2016*



UNEP/EA.4/L.14

Distr.: Limited
9 March 2019

Original: English



**United Nations
Environment Assembly of the
United Nations Environment
Programme**

United Nations Environment Assembly of the
United Nations Environment Programme
Fourth session
Nairobi, 11–15 March 2019

Sustainable coral reefs management*

Submitted by Indonesia, Monaco and the Republic of Korea

The United Nations Environment Assembly,

Recalling General Assembly resolution 65/150, “Protection of coral reefs for sustainable livelihoods and development”, in which the Assembly urged States, within their national jurisdictions, and the competent international organizations, within their mandates, given the imperative for action, to take all practical steps at all levels to protect coral reefs and related ecosystems for sustainable livelihoods and development, including immediate and concerted global, regional and local action to respond to the challenges and to address the adverse impact of climate change, including through mitigation and adaptation, as well as of ocean acidification, on coral reefs and related ecosystems,

Recalling also United Nations Environment Assembly of the United Nations Environment Programme resolution 2/12 on sustainable coral reefs management noting the importance of and underlying it still needs strengthening in its implementation at the national and regional level,

Recalling further the outcome document of the United Nations Conference on Sustainable Development, entitled “The future we want”, which states “We also recognize the significant economic, social and environmental contributions of coral reefs, in particular to islands and other coastal States, as well as the significant vulnerability of coral reefs and mangroves to impacts, including from climate change, ocean acidification, overfishing, destructive fishing practices, and pollution. We support international cooperation with a view to conserving coral reef and mangrove ecosystems and realizing their social, economic and environmental benefits as well as facilitating technical collaboration and voluntary information-sharing”,

Considering Aichi Biodiversity Target 10, which aims to minimize the multiple anthropogenic pressures on coral reefs and other vulnerable ecosystems impacted by climate change or ocean acidification so as to maintain their integrity and functioning, and deeply concerned that the 2015 deadline has not been met,

Bis. Stressing, therefore, the importance of fully implementing the priority actions to achieve the Aichi Biodiversity Targets for coral reefs, adopted on the occasion on the Conference of Parties 12 of the Convention on Biological Diversity,

* The present document is being issued without formal editing.

 UNEP/EA.4/L.14

Bearing in mind the outcome document of the 2015 United Nations Sustainable Development Summit, entitled “Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development”,

Recognizing that degradation and loss of coral reefs hinders achievement of the Sustainable Development Goals,

Recognizing also the benefits and potential negative impacts from reef fisheries in particular Live Reef Food Fish Trade (LRFFT) that require integration, implementation and enforcement of fisheries and coral reefs protection policies,

Noting the Coral Reef Life Declaration, currently signed by 18 countries and territories covering more than 50% of the world’s coral reefs,¹

Acknowledging the worldwide participation to the International Year of the Reef² by the International Coral Reef Initiative with a tremendous outcome in terms of materials produced, and events organized from international organizations to village children,

Acknowledging also member countries that have made efforts to conserve coral reefs through the establishment of protected areas, other effective area-based conservation measures, marine spatial planning and other approaches,

Recalling commitments delivered by the States, private sector, NGOs, and multilateral organizations for the protection of coral reefs and marine ecosystems at Our Ocean Conference 2018 in Bali, which are in line with Resolution 2/12 on sustainable coral reefs management that calls for national, regional and international initiatives, cooperation and commitments to conserve and sustainably manage coral reefs,

Noting the new ICRI plan of action 2018-2020 adopted during the thirty-third General Meeting General Meeting in December 2018,³ comprising four themes: promoting effective and adaptable solutions to improve the protection of coral reefs; understanding the trends of coral reefs; addressing the Live Reef Food Fish Trade (LRFFT); and helping to reduce anthropogenic threats to coral reefs,

Noting also the conclusions and recommendations from the analysis of global and regional policy instruments and governance mechanisms related to the protection and sustainable management of coral reefs, prepared pursuant to resolution 2/12, noting the identified policy pathways towards sustainable coral reef management, and acknowledging that business as usual is not a viable option for sustainable coral reef management,

Bis. Recognizing the potential but also the delicate nature of coral restoration, as well as the efforts and the rapid progress being made,

Noting the deep concern of the International Society for Reef Studies (ISRS) Consensus Statement on Climate Change and Coral Bleaching that over recent decades, worldwide, over 50% of known living coral has been lost on coral reefs due to a combination of local factors and global climate change,⁴

Recognizing that coral reefs provide goods and services worth at least US\$11.9 trillion per year and support (through such activities as fisheries and tourism) at least 500 million people worldwide,⁵ and that improvement of coral reef health can provide significant economic returns in both the private and public sectors,⁶

¹ <https://www.icriforum.org/sites/default/files/CORAL%20REEF%20LIFE%20Declaration.pdf>

² http://www.icriforum.org/sites/default/files/ICRIGM31_Reco_IYOR2018_0.pdf

³ <https://www.icriforum.org/sites/default/files/ICRIGM33-Summary-Record.pdf>

⁴ ISRS Consensus Statement on Coral Bleaching Climate Change: https://www.icriforum.org/sites/default/files/2018%20ISRS%20Consensus%20Statement%20on%20Coral%20Bleaching%20Climate%20Change%20final_0.pdf

⁵ ISRS Consensus Statement on Coral Bleaching Climate Change: https://www.icriforum.org/sites/default/files/2018%20ISRS%20Consensus%20Statement%20on%20Coral%20Bleaching%20Climate%20Change%20final_0.pdf

⁶ https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/26694/Coral_Reef_Economy.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Recognizing that healthy coral reefs ecosystems reduce 97% of wave energy, act as barriers to storms and are the first line defence for millions of people globally, preventing catastrophic erosion, flooding and destruction,⁷

Recognizing that coral reefs are often considered the medicine cabinets of the 21st century and that in the future, coral reef ecosystems could represent an increasingly important source of medical treatments for various diseases including cancer, nutritional supplements, and other commercial products,⁸

Recognizing that there are many international coral reef related policies, there are benefits to promoting integrated conservation policies and practices to sustainably manage coral reef ecosystems

1. *Calls* for enhanced streamlining and coordination of the numerous international policy instruments supporting the conservation and sustainable management of coral reef ecosystems, building where possible on existing regional mechanisms, such as the Regional Seas, and the International Coral Reef Initiative (ICRI);

1 *bis*. *Requests* the Executive Director of United Nations Environment Programme, within existing resources, in collaboration with ICRI, and building where possible on existing regional mechanisms, such as the Regional Seas Programme and the coral restoration consortium, assist with the compilation of best practices for coral restoration, as appropriate for maintenance of ecosystem services, including for coastal defense and/or restoration of fish nursery areas;

2. *Takes note* of UNEP/EA.4/23 and recognizes that member states may consider the findings in their efforts to sustainably manage coral reef ecosystems and further notes that member states and related coral reefs organisations may wish to also review the findings of report UNEP/EA.4/INF.6;

3. *Encourages* member states and other entities to engage in ICRI's Global Coral Reef Monitoring Network (GCRMN), including through participation in regional networks and application of indicators and best practices identified through GCRMN, in order to produce the global report on the status of coral reefs in 2020;

4. *Requests* the Executive Director of UN Environment Programme in particular through the Coral Reef Unit and in collaboration with ICRI, to continue to develop and strengthen the GCRMN, including integrated monitoring and new technologies, in line with the GCRMN Implementation and Governance Plan to understand and communicate the status and trends of coral reefs globally;

5. *Encourages* member states in collaboration with UN Environment Programme, ICRI and other partners to build on the success of the International Year of the Reefs 2018 and continue their efforts in strengthening awareness about the ecological, economic, social and cultural value of, and critical threats to, coral reefs and associated ecosystems.

⁷ Ferrario et al. 2014. The effectiveness of coral reefs for coastal hazard risk reduction and adaptation. Nature Comm 5:3794

⁸ What does coral have to do with medicine? NOAA. National Ocean Service website, https://oceanservice.noaa.gov/facts_06/25/18.

MEMPERKUAT DIPLOMASI INDONESIA DENGAN MENGGUNAKAN IDENTITAS MARITIM

Oleh: **Ludiro Madu, S.I.P., M.Si.**

ABSTRAK

Visi 2045 menempatkan identitas maritim sebagai landasan strategis dalam diplomasi Indonesia di tingkat global. Paper ini bertujuan menganalisis sejauh mana kebijakan luar negeri Indonesia mampu menjadikan identitas maritim sebagai modalitas mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dan pusat peradaban maritim dunia. Urgensi memperkuat identitas maritim itu berkaitan dengan peningkatan ketegangan internasional di kawasan Indo-Pasifik. Berbagai negara, seperti Amerika Serikat dan China, sedang berebut pengaruh di kawasan tersebut. Di kawasan itu, China telah memasukkan Laut China Selatan menjadi bagian dari wilayah kedaulatan, sehingga terjadi konflik klaim dengan 5 negara anggota ASEAN. Perkembangan terakhir juga memperlihatkan kebijakan global AS di kawasan ini melalui pembentukan pakta pertahanan AUKUS bersama Inggris dan Australia. Sementara itu, berbagai negara harus menegosiasikan kepentingan mereka dalam mendefinisikan manfaat dari kawasan Indo-Pasifik. Akibatnya, rivalitas di antara berbagai kekuatan global berada di kawasan Indo-Pasifik. Dengan perkembangan internasional tersebut, pemerintah Indonesia perlu memperkuat identitas maritim dalam diplomasi Indonesia 2045. Karakteristik itu berkaitan penguatan konektivitas maritim di tingkat domestik, kerja sama maritim dengan negara-negara kepulauan dunia, dan berkontribusi pada pengurangan konflik maritim di Indo-Pasifik. Kontribusi paper ini adalah bahwa memperkuat identitas maritim dalam kebijakan luar negeri dan diplomasi Indonesia dapat menempatkan peran sentral Indonesia dalam membangun perdamaian dunia di kawasan maritim strategis, seperti Indo-Pasifik.

Kata Kunci: Identitas Maritim, Politik Luar Negeri, Diplomasi Maritim, Indo-Pasifik, Perdamaian.

PENDAHULUAN

Visi Indonesia 2045 telah menempatkan diplomasi maritim sebagai unsur penting dalam upaya negara ini menjadi poros maritim dan pusat budaya maritim dunia. Berbagai upaya telah dilakukan untuk mempersiapkan Indonesia menuju visi 2045. Berbagai langkah dan kebijakan sedang diwacanakan untuk dilakukan dalam rangka mencapai visi itu. Dengan harapan itu, haluan maritim dapat menjadi dasar dan, sekaligus, tujuan untuk mengarahkan diplomasi maritim Indonesia.

Apalagi lingkungan global terdekat Indonesia telah sedang mengalami dinamika maritim strategis, yaitu Indo-Pasifik. Kawasan maritim itu menjadi arena utama perebutan pengaruh dan kepentingan dari berbagai negara. Yang paling menarik adalah bahwa pandemi Covid-19 yang menyebar ke seluruh dunia sejak awal 2020 ternyata tidak mampu menghentikan dinamika keamanan maritim. Upaya Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mendorong kerja sama global untuk penanggulangan pandemi ternyata tidak mampu menghentikan konflik antar-negara.

Sebagai kawasan maritim yang sangat strategis, Indo-Pasifik telah menjadi daya tarik bagi berbagai negara. Mereka telah menetapkan kebijakan maritimnya mengenai kawasan ini. Alih-alih bekerja sama, perbedaan kebijakan maritim mengenai Indo-Pasifik justru berujung pada persaingan di antara negara-negara besar. Amerika Serikat (AS) dan China saling berebut pengaruh di kawasan ini. Kondisi ini berakibat pada peningkatan ketegangan di kawasan ini yang sangat berpotensi berubah menjadi konflik maritim antar-negara besar.

Namun demikian, kenyataan menunjukkan bahwa Indonesia kurang maksimal dalam menjalankan diplomasi maritimnya. Identitas maritim cenderung menjadi slogan bagi diplomasi Indonesia. Modalitas maritim Indonesia yang ada pada letak geografis yang strategis, sejarah, dan budaya kurang tercermin pada diplomasi maritim. Akibatnya, pembangunan Indonesia cenderung kurang memperhatikan dimensi maritim, termasuk di bidang pertahanan.

Kenyataan tersebut menunjukkan bahwa upaya memperkuat diplomasi maritim Indonesia menjadi sangat penting menjadi fokus analisis pada tulisan ini. Optimalisasi diplomasi maritim yang telah

ada sangat diperlukan untuk menghadapi tantangan maritim dari luar (eksternal) dan pembangunan maritim di tingkat domestik. Setelah membahas kondisi pada saat ini dan tantangan di masa depan, tulisan ini juga akan memberikan rekomendasi yang berkaitan dengan berbagai tantangan maritim itu dengan tujuan untuk memperkuat diplomasi maritim Indonesia.

KONDISI PADA SAAT INI

Di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo, politik luar negeri Indonesia yang bebas-aktif memiliki komitmen kuat dalam memperkuat jati diri Indonesia sebagai negara maritim berdasarkan konsep Nawa Cita.¹ Identitas maritim itu secara resmi disampaikan Jokowi pada pidato pelantikannya sebagai Presiden Indonesia pada 20 Oktober 2014. Dalam pidato perdananya sebagai presiden, Jokowi menegaskan kembali visi maritimnya untuk mewujudkan *Jalesveva Jayamahe*, yaitu untuk mengembalikan kejayaan Indonesia di masa lalu sebagai negara maritim. Samudra, laut, selat dan teluk, menurutnya, adalah masa depan peradaban Indonesia. Dalam pidatonya itu, Jokowi mengutip pernyataan Presiden Soekarno dengan menegaskan, “bahwa untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, negara damai, kita harus memiliki jiwa cakrawati samudra; jiwa pelaut yang berani mengarungi gelombang dan hempasan ombak yang menggulung.”

Selanjutnya, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Luhut Binsar Pandjaitan mengatakan pemerintah sedang menyiapkan peta jalan pembangunan berbasis kemaritiman hingga 2045 untuk mendukung visi Indonesia menjadi poros maritim dunia. Menurut Luhut, perencanaan dan pelaksanaan pembangunan nasional harus mempertimbangkan jati diri Indonesia sebagai negara kepulauan sebagai wujud visi agar Indonesia bisa menjadi pusat peradaban maritim dunia. Lebih lanjut, Indonesia memiliki visi Maritim 2045 untuk menjadi pusat peradaban maritim dunia. Sumbangan ekonomi maritim terhadap PDB diharapkan dapat meningkat, dari sebesar 6,4 persen pada 2015 menjadi 12,5 persen pada 2045. Guna mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim, diperlukan tiga langkah transformasi, yaitu transformasi cara pandang/

1 Joko Widodo and Jusuf Kalla, *Jalan Perubahan Untuk Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian: Visi Misi Dan Program Aksi*, Tim Jokowi-JK, Jakarta, 2014.

paradigma, transformasi ekonomi, dan transformasi kelembagaan/tata kelola (<https://www.republika.co.id/berita/qzvot5383/luhut-siapkan-peta-jalan-2045-jadikan-ri-poros-maritim-dunia>).

Transformasi cara pandang atau paradigma sangat berkaitan dengan diplomasi, termasuk diplomasi maritim. Diplomasi dan kebijakan atau politik luar negeri saling berkaitan. Diplomasi merupakan pelaksanaan dari kebijakan luar negeri sebuah negara. Sementara itu, kebijakan luar negeri merupakan pandangan sebuah negara terhadap lingkungan eksternal dan negara-negara lain. Berdasarkan cara pandang itu, sebuah negara menetapkan berbagai tujuan yang akan dicapainya dalam interaksinya dengan lingkungan eksternal dan berbagai negara lain.

Dalam konteks ini, kebijakan luar negeri menjadi dasar penting bagi diplomasi sebuah negara. Bagi Indonesia, pemerintahan Presiden Joko Widodo telah menempatkan diplomasi maritim sebagai salah satu bagian terpenting dalam prioritas kebijakan luar negeri. Pada setiap awal tahun, pemerintah Indonesia melalui Menteri Luar Negeri Retno Marsudi menyampaikan pidato tahunan mengenai prioritas kebijakan luar negeri Indonesia. Salah satu prioritas itu adalah menjaga keutuhan wilayah negara kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Melalui prioritas tersebut, diplomasi maritim memainkan peranan penting untuk mewujudkannya.

Diplomasi maritim telah digunakan oleh berbagai negara, seperti AS, China, Rusia, Inggris, Perancis, Jepang, Korea Selatan. Beberapa negara di Asia Tenggara juga telah menjalankan diplomasi maritim, antara lain Vietnam, Thailand, Filipina, dan Singapura. Berbagai negara itu, termasuk Indonesia, telah menempatkan kawasan Indo-Pasifik sebagai daya tarik bagi kepentingan nasional masing-masing. Mereka telah menetapkan kebijakan maritimnya mengenai kawasan ini. Negara-negara, seperti Jepang, AS, Australia, India, Uni Eropa, dan ASEAN, telah menyatakan sikap mereka di kawasan Indo-Pasifik melalui visi mereka masing-masing (lihat Gambar 1). Di dalam visi setiap negara, negara-negara itu juga telah menetapkan pendekatan atau kerangka kerja sama. Alih-alih bekerja sama, perbedaan kebijakan maritim mengenai Indo-Pasifik justru berujung pada persaingan ketegangan di antara negara-negara besar.

Ketegangan kawasan Indo-Pasifik telah mendorong ASEAN untuk menunjukkan sentralitasnya. ASEAN bahkan juga mengusulkan visinya

mengenai tata kelola potensi konflik di Indo-Pasifik melalui *ASEAN Outlook on the Indo-Pacific* (AOIP). Dihadapkan pada visi ASEAN tersebut,

Indo-Pacific vision by country and bloc		
Quad	Vision/strategy (Year of announcement)	Areas of cooperation, approach
U.S.	Free and open Indo-Pacific (2017)	<ul style="list-style-type: none"> • Economic prosperity, governance, security, investment in human capital • Emphasis on security
Japan	Free and open Indo-Pacific (2016)	<ul style="list-style-type: none"> • Rule of law, freedom of navigation, free trade, quality infrastructure development • Strategy covers east coast of Africa
Australia	Stable and prosperous Indo-Pacific (2017)	<ul style="list-style-type: none"> • Dialogue and cooperation, open markets, freedom of navigation and overflight • Stipulates strong U.S. engagement and China's "leading role"
India	Free, open and inclusive Indo-Pacific (2018)	<ul style="list-style-type: none"> • ASEAN's centrality, dialogue and rules-based order, freedom of navigation • Launched Indo-Pacific Oceans Initiative in 2019 to promote maritime cooperation
EU	EU Strategy for Cooperation in the Indo-Pacific (2021)	<ul style="list-style-type: none"> • Ocean governance, research and technology, connectivity, health, climate change • Inclusive and broad-based approach, emphasizing engagement with ASEAN-led regional architecture
ASEAN	ASEAN Outlook on the Indo-Pacific (2019)	<ul style="list-style-type: none"> • Maritime cooperation, connectivity, sustainable development, economic cooperation • Envisages ASEAN centrality as underlying principle and uses existing ASEAN-led platforms for dialogue and cooperation

Source: Nikkei Asia research

Gambar 1. Visi Beberapa Negara mengenai Indo-Pasifik

AS dan China menunjukkan komitmen dukungan mereka. Juru bicara menlu China, Wang Wenbin, menjelaskan, "Kami akan terus menjunjung tinggi sentralitas ASEAN dalam kerja sama regional dan mendorong stabilitas dan kemakmuran kawasan. China dan negara-negara anggota ASEAN merupakan tetangga yang bersahabat... pandemi Covid-19 justru memperdalam hubungan China dan ASEAN" (06/11/2020). Sedangkan, Asisten Wakil Menlu AS untuk Asia Timur dan Pasifik, Patrick Murphy, menegaskan bahwa, "Kami tidak mencari arsitek baru atau institusi baru,

tetapi kami ingin mendukung ASEAN sebagai pusat kawasan indo-pasifik.” (Dialog Tingkat Tinggi Mengenai Kerja sama Indo-Pasifik, 20/03/2019). Pandangan kedua negara itu selaras dengan AOIP, yaitu menjadi untuk wadah mengurangi persaingan/konflik negara-negara besar di kawasan, mengutamakan sentralitas ASEAN, kesatuan dan otonomi strategis ASEAN di Indo-Pasifik.

Namun demikian, komitmen dukungan kedua negara besar dan berpengaruh itu sangat kontradiktif dengan kenyataan di lapangan. Kenyataan bahwa China tetap bertindak secara militeristik provokatif tidak bisa diabaikan. Perilaku kapal-kapal perang dari Angkatan Bersenjata China di LCS memicu ketegangan dengan kekuatan pertahanan laut AS. Ketegangan maritim di LCS dikawatirkan menjadi sumber potensial bagi Perang Dunia ke-3 karena kehadiran kapal induk AS di LCS menarik dukungan kapal-kapal perang dari berbagai negara, seperti Inggris, Jepang, India, dan bahkan Malaysia.

Sementara itu, Amerika Serikat (AS) dan China saling berebut pengaruh di kawasan ini, khususnya di perairan Laut China Selatan (LCS). Ambisi China mewujudkan kedaulatan maritim telah menempatkan negara itu ke dalam konflik dengan empat negara di Asia Tenggara (Brunei Darussalam, Malaysia, Filipina, dan Vietnam) dan Taiwan. Kondisi ini berakibat pada peningkatan ketegangan di kawasan ini yang sangat berpotensi berubah menjadi konflik maritim antar-negara besar. Upaya ASEAN menegaskan sentralitasnya selalu menemui jalan buntu. Berbagai pertemuan di ASEAN tidak mampu membawa China ke meja perundingan untuk membicarakan konflik klaim di LCS itu. Bahkan pertemuan informal untuk mencegah potensi konflik di kawasan LCS juga tidak dapat mendorong kerja sama dengan China.

Perkembangan kontemporer dari dinamika kawasan Indo-Pasifik adalah pembentukan pakta pertahanan trilateral antara AS, Inggris, dan Australia, yaitu AUKUS. Pembentukan AUKUS ini dimaksudkan sebagai pengimbang bagi peningkatan postur pertahanan China di kawasan ini. Bagi AS dan negara-negara sekutunya, China dipandang sebagai ancaman paling potensial yang harus mendapat respons mendesak. AUKUS adalah jawaban AS bagi kehadiran kembali kekuatan negara besar itu di kawasan ini. Presiden AS Joe Biden tampaknya melakukan redefinisi kebijakan luar negerinya, setelah presiden sebelumnya, yaitu Donald Trump, melakukan pengurangan keterlibatan AS pada berbagai isu atau masalah internasional.

Sementara itu, perairan Indonesia juga menjadi jalur perdagangan internasional. Berbagai kegiatan perdagangan internasional di kawasan maritim Indonesia tampak pada peningkatan armada kapal yang berlayar melalui Selat Malaka, Selat Sunda, dan Selat Lombok melalui ALKI I, II, dan III. Catatan menunjukkan peningkatan jumlah kapal melalui Selat Malaka sejak tahun 1999--2008 sebanyak 74%. Data dari Kementerian Pertahanan memprediksikan Selat Malaka akan dilalui lebih dari 114.000 kapal pada 2020.²

Dalam upaya menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, Indonesia berkepentingan menjadikan kawasan maritim di Asia Pasifik dan Samudra Hindia sebagai zona damai, bebas, netral serta membawa kemakmuran bagi semua yang akan dicapai melalui kerja sama *East Asia Summit* (EAS) dan *Indian Ocean Rim Association* (IORA). Meski Indonesia berada pada posisi negara yang tidak ikut membuat klaim (*non-claimant state*) atas wilayah Laut Tiongkok Selatan (LTS), Indonesia mendorong negara-negara yang bersengketa untuk menyelesaikan masalah dengan cara damai. Diplomasi maritim Indonesia telah berupaya mendorong ASEAN dan Tiongkok untuk menyelesaikan *Code of Conduct* (CoC) di Laut Tiongkok Selatan.

Kondisi selanjutnya berkaitan dengan perkembangan penting di bidang maritim berkaitan dengan Laut Natuna Utara. Perubahan nama Laut China Selatan (LCS) menjadi Laut Natuna Utara di perairan utara Pulau Natuna diumumkan pemerintah Indonesia melalui Kementerian Koordinator Bidang Maritim (Kemenkomar) pada 14 Juli 2017. Pada saat yang sama, Kemenkomar mengadakan peluncuran peta baru NKRI. Nama perairan itu diubah mengiringi penyelesaian sengketa batas wilayah antara Indonesia dengan Malaysia dan Vietnam. Peta baru NKRI tersebut menekankan bahwa Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Natuna telah diberi nama "Laut Natuna Utara". Selain mengubah garis biru putus-putus menjadi garis biru utuh, Kemenko Kemaritiman juga menuliskan nama Laut Natuna Utara di utara Pulau Natuna yang masuk dalam wilayah perairan Indonesia (<https://nasional.okezone.com/read/2018/12/04/337/1986660/diplomasi-poros-maritim-indonesia>).

2 Simon Sheldon, "Safety and Security in the Malaca Strait: The limits of Collaboration", *The National Bureau of Asian Research*, 2010, hal. 3.

TANTANGAN

Berbagai perkembangan tersebut telah menciptakan tantangan strategis bagi diplomasi maritim Indonesia. Diplomasi maritim Indonesia sebenarnya telah menjadi bagian penting dalam pelaksanaan politik luar negeri Indonesia. Kata “maritim” kembali dipakai sejak kampanye calon presiden pada pemilihan umum 2014. Pasangan calon presiden dan calon wakil presiden, Joko Widodo-Jusuf Kalla mengusung Poros Maritim Dunia. Pada awalnya, konsep ini merupakan sebuah gagasan politik atau *election manifesto*. Ketika pasangan tersebut terpilih, maka konsep maritim dikembangkan menjadi kebijakan nasional strategis sebagai landasan untuk membangun sektor maritim yang berkaitan dengan berbagai bidang, khususnya ekonomi, pembangunan, pariwisata, dan industri. Komitmen itu ditegaskan pada beberapa kebijakan maritim. Pemerintah Indonesia melalui Menteri KKP Susi Pudjiastuti menegaskan pelaksanaan IUU terhadap *illegal fishing* dan kapal ilegal di perairan Indonesia. Menteri Luar Negeri Retno Marsudi mendorong pelaksanaan diplomasi maritim melalui penyelesaian berbagai perjanjian perbatasan maritim dengan negara-negara tetangga.

Kawasan Indo-Pasifik menjadi salah satu wilayah maritim yang paling diperebutkan berbagai negara pada saat ini. Persaingan Amerika Serikat (AS) dan China telah mengedepankan kepentingan global dan regional mereka di kawasan Indo-Pasifik. Peningkatan postur pertahanan militer China di kawasan ini dikhawatirkan dapat mengganggu dominasi kepentingan AS. Sementara itu, China telah mengklaim kedaulatannya di wilayah perairan Laut China Selatan (LCS). Akibatnya, beberapa negara di Asia Tenggara--yang menjadi anggota ASEAN--melancarkan protes dan menjadi konflik klaim.

Sementara itu, ASEAN tidak dipimpin oleh kekuatan besar, tetapi mampu bertahan dan terus memperluas perannya selama lima dekade terakhir. ASEAN telah menegaskan sentralitas-nya, yaitu tidak berpihak, perdagangan bebas kawasan, konektivitas antar-anggota dan dengan dunia. ASEAN berperan membangun arsitektur regional di Indo-Pasifik dalam menjaga stabilitas dan keamanan regional, melalui *ASEAN-led mechanism* (meliputi ASEAN Regional Forum/ARF dan ASEAN-East Asia Summit/EAS). Pandangan tersebut mendorong ASEAN memiliki pendirian menolak perebutan pengaruh antara AS dan China di Asia Tenggara.

Meskipun demikian, ASEAN menghadapi persoalan dilematis. Di satu sisi, ASEAN dituntut menunjukkan peran sentral-nya dalam tata kelola ancaman keamanan regional di kawasan. Di sisi lain, ASEAN juga harus menghadapi perbedaan kepentingan nasional dari ke-10 negara-negara anggotanya (lihat Tabel 1). Kenyataan pahit mengenai perbedaan tersebut dapat ditemukan pada sikap mereka terhadap China dalam konflik klaim di LCS dan terhadap AS pada pembentukan AUKUS. Sementara itu, mereka juga memiliki kebijakan yang berbeda pula dalam memenuhi kebutuhan vaksin untuk menanggulangi masalah pandemi Covid-19 di negara masing-masing. Beberapa negara bekerja sama dengan China, sedangkan negara-negara lain meminta bantuan ke AS. Sikap berbeda di antara negara-negara anggota ASEAN juga tampak pada penyelesaian krisis politik di Myanmar. Sebagian dari pertimbangan mereka dalam menyikapi krisis Myanmar disebabkan oleh faktor kedekatan beberapa negara itu dengan China atau AS.

No.	Negara	Vaksin Covid-19	LCS	AUKUS
1	Brunei Darussalam	AS	AS	AS
2	Filipina	China	AS	AS
3	Indonesia	China	Netral	Netral
4	Kamboja	China	China	China
5	Laos	China	China	China
6	Malaysia	AS	AS	AS
7	Myanmar	China	China	China
8	Singapura	AS	AS	AS
9	Thailand	China	AS	AS
10	Vietnam	China	AS	AS

Tabel 1. Perbedaan Sikap Negara-Negara Anggota ASEAN terhadap AS dan China

Dinamika konflik dan perbedaan sikap atau kebijakan itu juga berlaku bagi Indonesia. Kebijakan luar negeri Indonesia dipandang lebih mendukung AS dan kehadirannya di kawasan ini sebagai kekuatan pengimbang terhadap peningkatan kekuatan pertahanan laut China. Namun demikian, diplomasi Indonesia dianggap cenderung mendekati China. Kecenderungan itu terlihat pada kerja sama ekonomi atau pembangunan infrastruktur dan vaksin Covid-19. Sementara itu, Indonesia bersikap sangat hati-hati dengan pembentukan pakta pertahanan AUKUS, khususnya terhadap kemungkinan Australia mendapatkan kapal selam bertenaga nuklir. Sikap hati-hati itu berkaitan dengan komitmen serius Indonesia terhadap aturan main regional, yaitu non-proliferasi nuklir, di kawasan Asia Tenggara. Dinamika perkembangan internasional itu menuntut sustainabilitas kebijakan luar negeri dan diplomasi maritim Indonesia di masa depan.

BEBERAPA REKOMENDASI

Dalam konteks persaingan kepentingan itu, Indonesia memiliki posisi penting untuk memainkan peran sentral di kawasan Indo-Pasifik. Letak geografis, sejarah, dan budaya maritim menjadi modalitas strategis Indonesia dalam hubungan internasional yang mengedepankan dimensi maritim itu. Diplomasi maritim Indonesia perlu dikuatkan dengan menggunakan modalitas maritim yang secara inheren telah dimiliki Indonesia sebagai dasar bagi berbagai kebijakan mengenai hubungan internasional.

Beberapa rekomendasi ini diperlukan untuk menegaskan salah satu tujuan dari Visi Indonesia 2024, yaitu memperkuat diplomasi maritim Indonesia. Rekomendasi-rekomendasi ini dapat dibagi menjadi dua orientasi. Pertama adalah rekomendasi yang berorientasi ke luar. Orientasi kedua adalah rekomendasi ke dalam. Kombinasi kedua orientasi rekomendasi tersebut dapat memperkuat diplomasi maritim Indonesia.

Rekomendasi pertama berkaitan dengan kelangsungan kebijakan luar negeri yang berbasis pada identitas maritim pada berbagai pemerintahan yang berbeda. Perubahan politik dan pemerintahan harus menjamin kelangsungan identitas maritim dalam diplomasi dan kebijakan luar negeri Indonesia. Jaminan mengenai kelangsungan ini akan memudahkan pembuat kebijakan melakukan pentahapan dari

capaian utama mengenai diplomasi maritim di setiap lima tahun sebuah pemerintahan yang mengarah pada Visi Indonesia 2045. Dengan jaminan itu, setiap lima tahun dari sebuah pemerintahan juga dapat ditetapkan berbagai kebijakan dan kegiatan-kegiatan konkret sebagai bentuk pelaksanaan dari diplomasi maritim.

Selain itu, pemerintah Indonesia juga perlu lebih menegaskan keberadaan dan pelaksanaan diplomasi maritim dalam prioritas kebijakan luar negeri Indonesia melalui transformasi kelembagaan atau tata kelola. Penegakan ini sangat penting agar berbagai kementerian dan lembaga negara menempatkan diplomasi maritim ini dalam pertimbangan kebijakan mereka secara koordinatif dengan menempatkan Kementerian Luar Negeri sebagai *leading sector*-nya. Bahkan pelembagaan diplomasi maritim di dalam sebuah direktorat atau ke-deputi-an di Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi perlu menjadi pertimbangan serius. Pelembagaan ini dapat menjadi bentuk komitmen konkret pada diplomasi maritim, seperti diplomasi publik di Kementerian Luar Negeri, diplomasi kebudayaan di Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi pada saat ini.

Rekomendasi Kedua, pelaksanaan diplomasi maritim secara berkelanjutan sebagai identitas strategis bagi politik luar negeri Indonesia. Diplomasi maritim secara umum dapat didefinisikan sebagai upaya *stakeholders* maritim dalam mendorong keamanan kawasan maritim di sebuah negara. Sebuah negara menjalankan diplomasi maritim karena didorong secara khusus oleh isu keamanan maritim. Dengan pengertian itu, diplomasi maritim dari sebuah negara dapat mengambil berbentuk dan karakteristik berkaitan dengan aspek pertahanan dan keamanan di kawasan maritim sebuah negara.

Namun demikian, perkembangan diplomasi perlu memberikan makna lebih luas kepada definisi diplomasi militer. Diplomasi maritim berbeda dengan *gun boat diplomacy* atau diplomasi kapal perang dan *naval diplomacy*. Diplomasi maritim tidak sekedar menempatkan negara melalui angkatan laut dalam menegakkan pertahanan dan keamanan maritim. Diplomasi maritim juga memerlukan dimensi sosial dan budaya maritim yang telah berakar dan berkembang di kawasan pesisir, seperti di Indonesia. Dalam konteks itu, diplomasi maritim dimaknai memiliki tiga dimensi, yaitu: pertama, dimensi kedaulatan (*sovereignty*); kedua, dimensi keamanan (*security*); dan, ketiga, berdimensi kesejahteraan

(*prosperity*).³ Definisi ini memungkinkan diplomasi maritim memerlukan koordinasi dan perhatian lintas-sektoral di antara berbagai kementerian dan lembaga pemerintah di Indonesia. Selain itu, diplomasi maritim perlu dipahami sebagai bagian dari diplomasi secara umum. Dalam konteks ini, diplomasi maritim tidak selalu dapat tercermin dalam setiap praktik diplomasi Indonesia. Meskipun demikian, karakteristik maritim dalam diplomasi Indonesia perlu dipetakan dalam hubungan dengan berbagai negara kepulauan dan lembaga-lembaga internasional di bidang maritim.

Dengan pemahaman tersebut, pemerintah Indonesia perlu mengembangkan diplomasi maritim yang mengintegrasikan dua pendekatan.⁴ Pendekatan pertama adalah *soft maritime diplomacy* melalui bentuk-bentuk kerja sama dan bersifat persuasif dengan berbagai negara dan lembaga internasional mengenai kemaritiman. Pendekatan kedua berkaitan dengan bentuk *hard maritime diplomacy* melalui tindakan-tindakan koersif yang bertujuan menciptakan keamanan maritim di perairan Indonesia. Integrasi kedua pendekatan dalam diplomasi maritim itu dapat menggunakan konsep *smart maritime diplomacy*.⁵

Rekomendasi ketiga adalah redefinisi kerja sama maritim dengan berbagai negara kepulauan. Dasar pertimbangan redefinisi ini berkaitan dengan kemitraan dengan berbagai negara. Kerja sama dengan berbagai negara kepulauan perlu menggunakan pertimbangan maritim. Pemerintah melalui Kementerian Luar Negeri, BAPPENAS, dan kementerian/lembaga terkait lainnya dapat membuat peta diplomasi maritim yang disesuaikan dengan kebutuhan Indonesia dan keunggulan maritim negara-negara mitra. Politik luar negeri Indonesia mengenal lingkaran konsentris sebagai semacam panduan mengenai posisi berbagai negara dalam memberikan manfaat strategis atau memiliki arti penting strategis bagi Indonesia. AS, China, negara-negara anggota ASEAN, dan Australia berada di dalam lingkaran pertama dari lingkaran konsentris itu.

3 Pusat Pengkajian Dan Pengembangan Kebijakan Pada Organisasi Internasional, *Diplomasi Poros Maritim: Keamanan Maritim dalam Perspektif Politik Luar Negeri*, Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan, Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, Jakarta, 2016, hal. 5

4 Christian Le Miere, *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*, Routledge, New York, 2014.

5 Najamuddin Khairur Rijal, "Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia," *Jurnal Global & Strategis*, Thn. 13, No. 1, hal. 64.

Pemetaan serupa perlu dibuat dalam konteks diplomasi maritim. Negara-negara yang paling memberi manfaat bagi diplomasi maritim Indonesia dapat diletakkan di lingkaran pertama. Lingkaran yang lebih di luar berarti bahwa negara tertentu kurang memberi manfaat dan kurang memiliki arti penting bagi diplomasi maritim Indonesia. Dengan lingkaran konsentris berdasarkan diplomasi maritim itu, pemerintah Indonesia dapat mengisi kebutuhan kerja sama maritim apa saja yang diperlukan dengan negara-negara kepulauan tertentu. Negara-negara di lingkaran konsentris pertama atau terdalam menjadi prioritas bagi kepentingan Indonesia dalam diplomasi maritim. Dengan gambaran sederhana ini, Indonesia dapat menempatkan kepentingannya secara lebih tepat sasaran. Dengan cara ini, diplomasi maritim dapat selalu muncul dalam agenda diplomasi Indonesia secara umum.

Pada rekomendasi ketiga ini, Indonesia juga perlu lebih mengaktifkan perannya dan lebih memanfaatkan kerangka kerja sama *Indian Ocean Rim Association* (IORA) bagi kepentingan maritimnya di 21 negara anggotanya. Sebagai pelopor dan satu-satunya organisasi regional di wilayah Samudra Hindia, IORA mempunyai peran strategis dalam mendorong ekonomi dunia. IORA menghubungkan perdagangan internasional dari Asia ke Eropa dan sebaliknya. Indonesia telah memegang keketuaan IORA periode 2015-2017 dengan Afrika Selatan sebagai Wakil Ketua pada Pertemuan Tingkat Menteri (PTM) ke-15 di Padang.⁶ Pada PTM ke-21 IORA di Dhaka, Bangladesh (17 November 2021), Duta Besar RI untuk Afrika Selatan, Salman Al Farisi bahkan terpilih sebagai Sekretaris Jenderal Indian Ocean Rim Association (IORA) periode 2022--2024. Penetapan ini sebaiknya tidak sekedar meningkatkan citra positif dan posisi diplomasi maritim, namun harus mampu memberikan hasil konkret bagi kepentingan ekonomi dan investasi Indonesia di bidang maritim.

Rekomendasi keempat, pembangunan pertahanan maritim yang mampu menyatukan berbagai unsur kekuatan nasional Indonesia. Dengan penetapan secara bertahap dalam jangka waktu setiap lima tahun menuju Visi Indonesia 2045 itu, diplomasi maritim dapat diarahkan pada banyak bidang sesuai kementerian dalam koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi. Salah satu bidang penting itu adalah pertahanan maritim. Letak geografis Indonesia di antara dua

6 Ludiro Madu, "Urgensi Indian Ocean Rim Association (IORA) dalam Diplomasi Maritim Indonesia," *Intermestic: Journal of International Studies*, Vol. 2, No. 2, Mei 2018, hal. 171-187.

benua dan samudra telah menempatkan Indonesia di pusat pusaran diplomasi maritim untuk menjadi poros maritim dunia dan pusat budaya maritim global. Selain itu, kepulauan Indonesia yang terbuka tanpa batas dengan perairan negara lain memerlukan alat utama sistem persenjataan (alutsista) yang bersifat *deterrence* atau menggentarkan ancaman dari luar negeri atau asing.

Isu pertahanan ini sangat strategis bagi Indonesia. Indonesia seharusnya mampu mengoptimalkan manfaat riil dari posisinya terhadap berbagai dinamika global dan regional. Sikap diam pemerintahan Presiden Megawati terhadap ajakan Presiden AS Goerge Bush Jr untuk beraliansi melawan terorisme global (*Global War on Terrorism*) ternyata dapat menarik investasi pertahanan keamanan bagi Indonesia. Hasil konkret dari diplomasi anti-terorisme pada waktu itu adalah bantuan AS dan Australia pada pembentukan Pusat Pelatihan Anti-Terror, *the Jakarta Centre for Law Enforcement Cooperation* (JCLEC) di Akademi Kepolitisian (Akpil) di Semarang, dan Detasemen Khusus (Densus) 88 Anti-Terror. Peluang itu perlu dipertimbangkan pelaksanaannya pada diplomasi maritim juga. Diplomasi maritim Indonesia harus mampu memanfaatkan sikap kehati-hatiannya terhadap pembentukan AUKUS. Indonesia perlu mengembangkan kerja sama maritim dengan Australia dan Inggris ketika AS cenderung kritis terhadap sikap Indonesia yang cenderung mendekati China dalam penyediaan vaksin Covid-19.

Dalam kaitan dengan rekomendasi keempat ini, diplomasi maritim perlu diperkuat untuk mempercepat penyelesaian perbatasan Indonesia dengan 10 negara tetangga. Tujuannya adalah menjamin integritas wilayah NKRI, kedaulatan maritim dan keamanan/kesejahteraan pulau-pulau terdepan, serta mengamankan sumber daya alam dan ZEE. Dengan cara itu, diplomasi maritim dapat berkontribusi pada peningkatan peran dan kontribusi Indonesia dalam penyelesaian sengketa teritorial di kawasan. Selanjutnya, diplomasi maritim perlu diperkuat untuk mendukung keamanan maritim melalui peningkatan kerja sama maritim dan upaya menangani sumber konflik (seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, pembajakan, dan pencemaran laut) dan membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.⁷ Dengan demikian,

7 Kementerian Luar Negeri RI, *Rencana Strategis Kementerian Luar Negeri RI 2015-2019*, Jakarta, hal. 47.

pelaksanaan diplomasi maritim harus sejalan dengan kepentingan nasional, yaitu menegakkan keamanan maritim nasional.

Rekomendasi kelima, penguatan identitas maritim sebagai bagian penting dari budaya Indonesia bagi seluruh rakyat Indonesia. Diplomasi maritim perlu diperkuat dengan memanfaatkan berbagai budaya maritim yang tersebar di seluruh wilayah pantai di Indonesia. Pengembangan dan revitalisasi budaya maritim di kawasan pesisir untuk diplomasi maritim Indonesia dapat berpotensi mendorong transformasi ekonomi maritim. Dalam konteks ini, transformasi ekonomi maritim dapat menjadi salah satu cara strategis bagi pemberdayaan masyarakat pesisir atau nelayan. Karakteristik maritim dalam budaya mereka dapat menjadi ciri khas dalam pengembangan budaya maritim. Pada gilirannya, budaya maritim tidak hanya terkait dengan isu sosial dan budaya saja, namun dapat memperkuat diplomasi Indonesia dengan wajah dan karakter maritim dalam hubungan dengan berbagai negara.

Dalam konteks rekomendasi kelima ini, Indonesia dapat belajar dari negara-negara lain. Pengembangan budaya maritim harus memungkinkan Indonesia bergerak melampaui pilihan antara AS dan China dalam kerja sama maritim. Indonesia perlu mencari alternatif dari diplomasi maritim dengan kedua negara besar itu. Salah satu alternatif itu adalah mendorong kerja dengan negara-negara *middle power*, seperti Australia, Jepang, dan Korea Selatan. Pengalaman negara dan masyarakatnya dalam pemanfaatan budaya maritim bagi diplomasi dapat menjadi pelajaran terbaik dalam mengarusutamakan diplomasi maritim melalui budaya maritim yang telah ada di seluruh pelosok pesisir di Indonesia.

Kelima rekomendasi tersebut menjadi diharapkan dapat memberikan kontribusi positif bagi wacana mengenai haluan maritim dalam rangka mewujudkan Visi Indonesia 2045. Kontribusi diplomasi maritim tidak sekedar dalam hubungan eksternal dengan negara-negara lain dan berbagai lembaga maritim internasional. Kontribusi lain yang tidak kalah penting adalah membangun budaya maritim sebagai bagian dari transformasi ekonomi Indonesia. Pada dasarnya isu besar dalam tulisan ini adalah sejauh mana upaya memperkuat diplomasi maritim melalui identitas maritim itu dapat meningkatkan kapabilitas Indonesia. Kapabilitas itu sangat terkait dengan kemampuan mengorganisasikan kapabilitas nasional untuk menciptakan keamanan maritim di tingkat domestik dan global, serta memproyeksikannya untuk peningkatan



pembangunan sektor maritim domestik. Kenyataan ini memerlukan kajian lebih lanjut yang memungkinkan pembahasan dilakukan secara lintas-sektoral antar-kementerian dan/atau lembaga negara, termasuk antara lembaga pemerintah dan masyarakat.

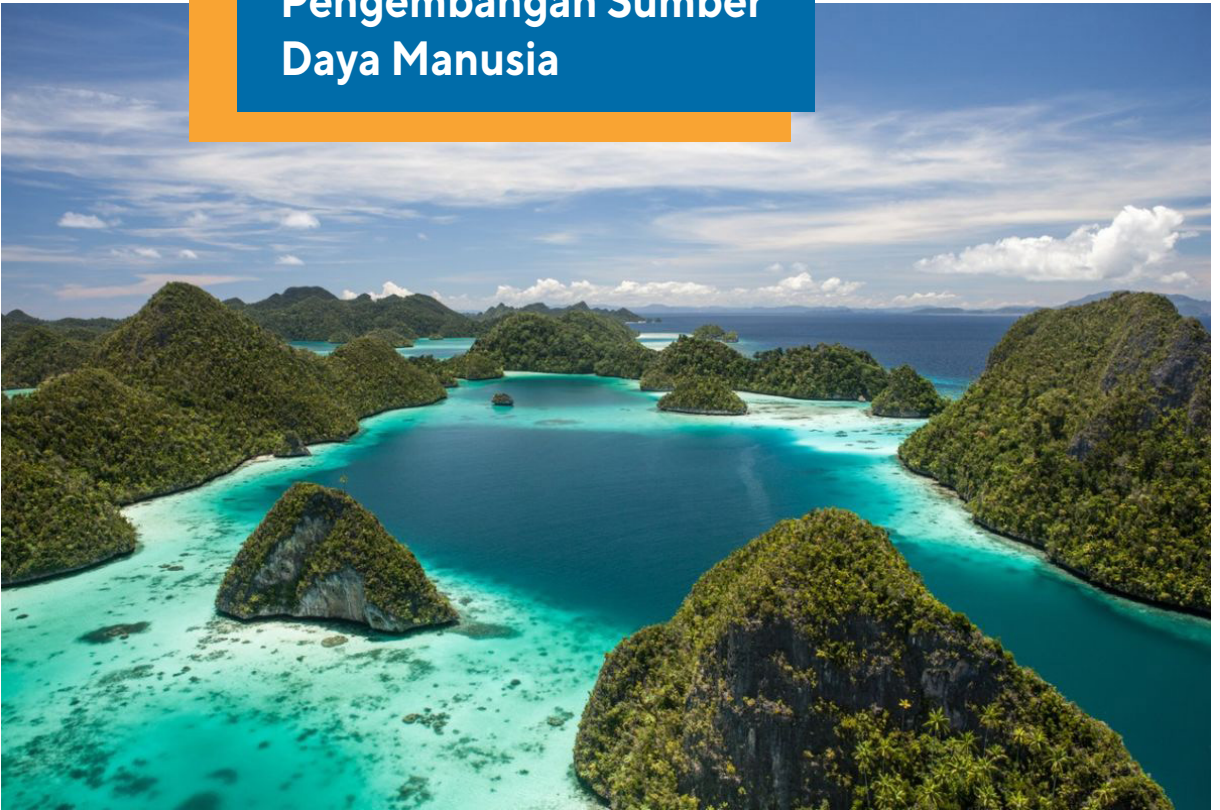
REFERENSI

- Kementerian Luar Negeri RI. *Rencana Strategis Kementerian Luar Negeri 2015 - 2019*, Jakarta.
- Madu, Ludiro, "Urgensi Indian Ocean Rim Association (IORA) dalam Diplomasi Maritim Indonesia," *Intermestic: Journal of International Studies*, Vol. 2, No. 2, Mei 2018.
- Miere, Christian Le, *Maritime Diplomacy in the 21st Century: Drivers and Challenges*, Routledge, New York, 2014.
- Sheldon, Simon, "Safety and Security in the Malaca Strait: The limits of Collaboration", *The National Bureau of Asian Research*, 2010.
- Rijal, Najamuddin Khairur, "Smart Maritime Diplomacy: Diplomasi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia," *Jurnal Global & Strategis*, Thn. 13, No. 1.
- Widodo, Joko, dan Jusuf Kalla, *Jalan Perubahan Untuk Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian: Visi Misi Dan Program Aksi*, Tim Jokowi-JK, Jakarta, 2014.



Bagian 3

Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia



Sumber Gambar:
[tps://www.shutterstock.com/](https://www.shutterstock.com/)

RANTAI NILAI DAN TATA KELOLA SUMBER DAYA MARITIM

Oleh: - Lukmandono
- Anang Siswanto

ABSTRAK

Kekuatan sumber daya Maritim di Indonesia yang sedemikian besar harus dapat dimanfaatkan untuk mendorong peningkatan daya saing menuju sumber daya maritim yang mandiri dan berkelanjutan. Pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan serta penguatan inovasi dan pengembangan sumber daya manusia merupakan salah satu prioritas dalam tata kelola. Model pendekatan Rantai nilai dapat digunakan untuk memastikan semua rantai aktivitas sumber daya maritim dapat diubah dari input menjadi output yang bernilai bagi semua pelanggan. Aktivitas rantai nilai ini merupakan rangkaian kegiatan berkesinambungan yang dapat dilakukan oleh institusi terkait mulai memproduksi produk, menjual, mendistribusikan, dan menyediakan produk dengan cara yang dapat menambah nilai kepada pelanggan. Model Tata Kelola sumber daya maritim yang tepat akan dapat menguatkan daya saing melalui indikator: biaya (harga yang lebih murah), kualitas (produk dan jasa yang bebas kesalahan), keandalan (pengantaran tepat waktu), kecepatan (tanggapan lebih cepat), dan fleksibilitas (varietas, kastomisasi, inovasi, fluktuasi volume).

Kata Kunci: Rantai Nilai, Tata Kelola, Sumber Daya Maritim, Daya Saing.

PENDAHULUAN

Telah diketahui bersama bahwa wilayah Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah 7,81 juta km², di mana hampir 70% dari total luas wilayah tersebut adalah lautan. Hanya sekitar 2 juta km² yang berupa daratan yang terdiri dari 17.499 pulau, tersusun dari Sabang sampai Merauke. Indonesia merupakan negara yang memiliki garis pantai dengan panjang sekitar 81.000 km yang merupakan terpanjang kedua di dunia setelah Kanada. Berdasarkan pada

data tersebut, membuat Indonesia memiliki potensi yang sangat besar terhadap hasil laut, baik sumber daya hayati maupun non-hayati (IPB, 2018).

Menurut Alfred Thayer Mahan, di dalam bukunya, *The Influence of Sea Power upon History*, diterangkan sebuah teori tentang *sea power* adalah unsur terpenting bagi kemajuan dan kekayaan sebuah negara, jika dapat diberdayakan kekuatan-kekuatan laut secara maksimal, maka akan memberikan peningkatan atas kesejahteraan serta keamanan sebuah negara. Sebagaimana teori lain yang dipaparkannya mengenai persyaratan yang harus dipenuhi untuk membangun kekuatan maritim, yaitu posisi dan kondisi geografi, luas wilayah, jumlah dan karakter penduduk, serta karakter pemerintahannya.

Pengembangan potensi dari sumber daya maritim yang dimiliki Indonesia dapat kita ketahui pada RPJMN 2020--2024 dalam Perpres Nomor 18 Tahun 2020. Upaya pengembangan tersebut harus dibangun melalui proses hilirisasi sumber daya maritim. Melalui proses olahan akan mampu memberikan nilai tambah besar pada setiap bahan baku yang bersumber dari sumber daya maritim yang dihasilkan, yang diyakini akan mampu membantu menguatkan struktur ekonomi nasional. Melalui proses hilirisasi industri pada sektor maritim, dipercaya akan mampu menumbuhkan tren pemanfaatan potensi maritim yang berkelanjutan, yaitu berpedoman pada ekonomi biru (Adam., L dan Dwiastuti., I., 2015)

Blue Economy merupakan sebuah konsep yang dimaksudkan untuk melakukan kegiatan optimalisasi sumber daya maritim dengan tujuan peningkatan atas pertumbuhan ekonomi melalui rangkaian proses yang menjamin berkelanjutan dan kelestarian terhadap lingkungan, di mana rangkaian kegiatan ini dititikberatkan pada proses inovatif dan kreatif yang fokus pada efisiensi. Konsep ini kali pertama disampaikan oleh Prof. Gunter Pauli melalui tulisan di bukunya yang berjudul *The Blue Economy, 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs*. Di dalam buku tersebut dijelaskan, Ekonomi Biru adalah kumpulan inovasi yang berkontribusi terhadap penciptaan kesadaran global yang berakar pada pencarian solusi praktis berdasarkan sistem alam yang berkelanjutan.

Indonesia memiliki tingkat *biodiversity* yang tinggi atas sumber daya maritim, hingga Indonesia disebut sebagai *Marine Mega Biodiversity*. Namun masih banyak dijumpai permasalahan dalam pengelolaan sumber daya

maritim, bahkan Indonesia memiliki kecenderungan lebih mengutamakan pertumbuhan ekonomi melalui sektor non-maritim, bahkan jika dilihat dari sisi pemanfaatan sumber daya, teknologi, masih dirasa sektor maritim tergolong sangat tertinggal.

Sektor maritim ini adalah aset nasional, banyak manfaat untuk kehidupan manusia, misalnya digunakan untuk jalur lalu lintas transportasi, dimanfaatkan sebagai sumber pangan, pemanfaatan sebagai sumber energi serta pertambangan, wilayah pertahanan keamanan dan kawasan perdagangan (Monteiro, J.L., *et.al.*, 2020). Beberapa sumber daya maritim berikut merupakan fokus utama dalam sistem tata kelola.

PERIKANAN

Dengan luasan lautan yang cukup besar, cukup banyak potensi lautan dari bidang perikanan. Indonesia disebutkan memiliki spesies ikan lebih dari 8.000 jenis, sebesar 37% spesies ikan di dunia berada di lautan Indonesia, yang sebagian memiliki nilai ekonomis yang tinggi. Contohnya saja seperti ikan kerapu, ikan baronang, lobster, ikan tuna, ikan cakalang (Estu Sri Luhur dan Risna Yusuf, 2017), udang, ikan tengiri, ikan kakap, dan cumi-cumi. Sumber daya perikanan merupakan potensi sumber daya maritim terbesar negara Indonesia. Potensi budi daya laut Indonesia mencapai 12,55 juta hektar, potensi budi daya perikanan air payau capai hingga 2,9 juta hektar, sedangkan untuk potensi dari perikanan tangkap laut capai 6,5 juta ton/tahun. Sektor ini juga berpotensi mendukung terciptanya pengembangan wisata halal di sektor maritim (Sinulinga, A.A., dkk., 2018)

HUTAN MANGROVE

Dunia mencatat memiliki luas hutan mangrove sebesar 16,5 juta hektar, di mana 21% luas tersebut berada di Indonesia seluas sekitar 3,5 juta hektar, sebesar 2,6 juta hektar (80%) dalam kondisi baik. Hutan mangrove ini adalah salah satu sumber daya yang dimiliki Indonesia yang memiliki fungsi ekonomis dan ekologis. Sebagai tempat berlindung bagi binatang laut, tempat berkembang biak serta mencari makanan, tentunya fungsi dalam perlindungan pantai dari abrasi air laut, merupakan fungsi ekologi dari hutan mangrove. Sedangkan fungsi ekonomis dapat berupa

pemanfaatan pepohonan sebagai bahan baku dalam proses pembuatan arang, kertas ataupun kayu bakar.

TERUMBU KARANG

Indonesia merupakan negara yang memiliki luasan terumbu karang mencapai 284,3 ribu km², setara dengan 18% total terumbu karang di dunia, hal ini menempatkan Indonesia sebagai negara yang memiliki terumbu karang paling luas di dunia. Salah satu manfaat dari sisi ekonomi dari terumbu karang adalah sebagai objek wisata bahari. Sedangkan manfaat ekologis untuk mengurangi risiko abrasi yang diakibatkan oleh hempasan gelombang pantai.

PERTAMBANGAN DAN ENERGI

Di seluruh wilayah laut Indonesia telah tersebar sumber daya mineral kelautan. Banyak sumber daya mineral yang ada di laut, sebagai contoh, minyak serta gas bumi, perak serta emas, pasir kuarsa, pasir besi, timah, dan masih banyak lainnya. Sumber daya hasil penambangan memiliki banyak ragam fungsi untuk kehidupan manusia, seperti bahan dasar infrastruktur, sumber energi maupun bahan yang dapat diolah menjadi komoditas lainnya. Indonesia diketahui memiliki 60 cekungan minyak dan gas bumi, yang diperkirakan dapat menghasilkan 84,48 miliar barrel minyak. Total cekungan tersebut 70% berada di lepas pantai dan sisanya berada di pesisir yang saat ini masih sekitar 30% yang belum diteliti atau dieksplorasi kandungannya karena tersebar pada lokasi perairan terpencil.

PARIWISATA BAHARI

Potensi sumber daya di sektor ini dapat dikembangkan menjadi komoditas pariwisata, hal ini ditunjang karena kekayaan dan keanekaragaman flora dan fauna laut yang dimiliki oleh Indonesia. Pengembangannya bisa sebagai wisata bisnis, wisata alam, wisata olahraga, dan dalam bentuk pengembangan lainnya. Konsep berkelanjutan dalam strategi bisnis destinasi pariwisata bahari akan menjadi sumber keunggulan bersaing (Diaz Pranita, 2016).

PENTINGNYA RANTAI NILAI

Value Chain atau Rantai Nilai merupakan rangkaian kegiatan sebuah operasi yang mengolah sebuah input melalui beberapa proses untuk menjadi sebuah produk, di mana di setiap prosesnya terjadi peningkatan sebuah nilai produk (Pujawan, I.N., dan Mahendrawati., E.R., 2010). Dalam aktivitasnya terbagi menjadi 2, yaitu Aktivitas Utama dan Aktivitas Pendukung. Dalam pengertiannya, aktivitas utama adalah kumpulan dari kegiatan dalam sebuah operasi yang mampu menciptakan nilai, sebagai contoh kegiatan produksi, *inbound* dan *outbound logistic*. Sedangkan aktivitas pendukung dapat diartikan sebagai kegiatan yang mendukung aktivitas utama, dan apabila kegiatan ini tidak dilakukan akan membuat aktivitas utama menjadi kurang maksimal bahkan bisa menyebabkan tidak bisa berjalan sama sekali, dicontohkan sebagai kegiatan pengadaan, pengembangan sumber daya manusia dan kegiatan lainnya.

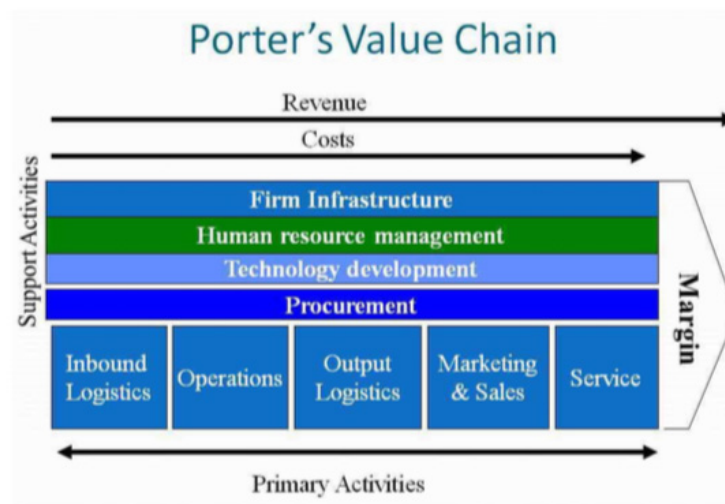
Dalam rantai nilai kita kenal dengan 3 jenis strategi, yaitu strategi keunggulan dalam bersaing, strategi keunggulan dalam biaya, dan strategi diferensiasi (Kim., W.C., dan Mauborgne., R., 2009). Strategi keunggulan dalam bersaing adalah suatu kemampuan yang dimiliki oleh sebuah perusahaan bisnis untuk mendapatkan keuntungan ekonomis terhadap laba yang dapat diperoleh. Keberhasilan ini diukur dengan daya saing strategis dan juga terukur melalui profitabilitas yang tinggi. Strategi ini menggambarkan kemampuan bisnis dalam mengembangkan kompetensi untuk bersaing dengan kompetitornya dalam pasar. Strategi ini menunjukkan bahwa perusahaan memiliki teknis pemasaran yang lebih efektif.

Kedua adalah strategi keunggulan dalam biaya, yang nampak adalah keunggulan dalam bersaing dengan memberikan nilai jual yang lebih terjangkau dibandingkan kompetitornya. Dalam dunia bisnis, biaya menjadi instrumen yang sangat penting untuk menentukan posisi di pasar. Sedangkan strategi ketiga adalah strategi keunggulan diferensiasi, di mana nilai dari produk dibuat berbeda dengan produk lainnya, bisa melalui pendekatan perbedaan desain dan bentuk, serta fungsi tambahan lainnya.

Rantai nilai bagi suatu organisasi atau perusahaan sangat penting. Dalam penerapannya, langkah pertama perlu dilakukan identifikasi setiap langkah dalam rantai nilai, menentukan sub-aktivitas yang

melibatkan proses identifikasi yang benar dari aktivitas langsung yang merupakan aktivitas yang mampu menciptakan atau menambah nilai, yang berikutnya terhadap aktivitas tidak langsung yang merupakan aktivitas yang mendukung kelancaran aktivitas langsung serta aktivitas yang berlangsung dalam proses menjamin kualitas agar sebuah nilai dapat tercipta atau ditingkatkan.

Langkah berikutnya adalah dengan mengevaluasi nilai yang dikontribusikan dalam setiap proses, baik waktu serta biaya yang terkait. Salah satu tujuannya untuk melakukan identifikasi terhadap pemborosan sumber daya, yang kemudian dapat dihindari dalam setiap aktivitasnya. Berikutnya lakukan identifikasi gambaran peluang keunggulan kompetitif, dalam prosesnya dapat dilakukan perbaikan yang sifatnya kecil namun memiliki efek yang besar.



Gambar 1. Rantai Nilai Menurut Porter

Rantai nilai memiliki peranan penting, oleh karenanya menjadi sebuah keharusan untuk dapat dijalankan, di mana dapat memberikan beberapa dampak :

Meningkatkan keuntungan karena proses yang berlangsung dapat berjalan dengan efisien, tentunya dengan beberapa aktivitas yang tepat yang dapat memberikan nilai terhadap sebuah produk, misalnya fasilitas

purna-jual yang dapat menarik lebih banyak pelanggan untuk berani membeli dengan harga lebih tinggi, hal ini dicontohkan terjadi pada produk Apple.

Meningkatkan kualitas dalam sisi penawaran, dikarenakan penajaman terhadap setiap aktivitas dalam rangka menciptakan nilai yang lebih baik, salah satunya terhadap aktivitas tentang menggali kebutuhan dari pelanggan yang membuat kita mendapatkan preferensi konsumen yang mengarahkan kita pada peningkatan kualitas dalam rangka memenuhi indikator tersebut.

Meningkatkan *product branding*, karena salah satu tujuannya adalah menghilangkan pemborosan sehingga memberikan proses yang tidak banyak membutuhkan biaya, sehingga produk yang dihasilkan memiliki harga yang kompetitif dan mendorong kepada kepuasan pelanggan yang berdampak pada peningkatan perspektif kualitas produk.

Meningkatkan keberlanjutan yang diartikan sebagai peningkatan kemampuan beradaptasi dan keberlanjutan jangka panjang dengan melakukan pemetaan proses rantai nilai untuk menghilangkan aktivitas yang tidak memiliki kontribusi pada produk akhir.

Jika hal ini dikaitkan dengan potensi sumber daya maritim, seharusnya pendekatan yang kita lakukan adalah melakukan pengelolaan atas segala potensi yang Indonesia miliki atas seluruh sumber daya maritim, yang jika dilakukan pengelolaan dengan baik, berfokus pada setiap kegiatan dalam setiap rantai nilai akan berdampak pada penambahan nilai atas sumber daya maritim tersebut.

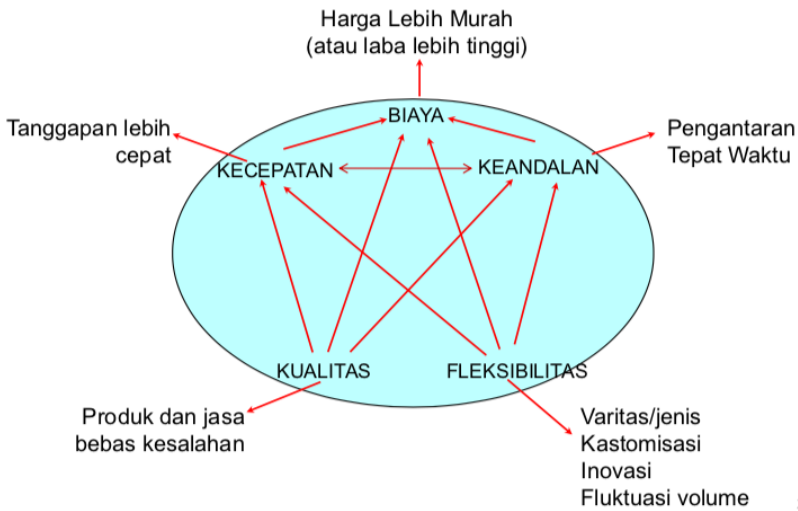
TANTANGAN MASA DEPAN

Setelah kita mengetahui betapa luasnya wilayah maritim Indonesia dengan potensi sumber daya yang dimiliki sangat besar, menjadi tugas berat kita dalam menghadapi segala permasalahan serta tantangan dalam pengelolaannya (Yohanes H.S., dan Permanasari A., 2020). Sebagaimana tertuang dalam UUD 1945 pasal 33 ayat 3: Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Artinya memiliki tujuan untuk:

1. Segala sumber daya alam harus mampu menjadi sumber daya pembangunan yang sifatnya strategis dan vital
2. Sebuah upaya menumbuhkembangkan serta dukungan atas kemampuan nasional dalam kemampuannya bersaing
3. Peningkatan pendapatan negara, tentunya dengan kontribusi bagi perekonomian nasional, serta sebagai upaya pengembangan dan penguatan industri serta perdagangan negara Indonesia
4. Tidak lupa bertujuan sebagai upaya menciptakan lapangan kerja, perbaikan lingkungan, serta peningkatan kesejahteraan dan kemampuan rakyat

Memaknai penjelasan diatas, maka pengelolaan harus benar-benar dipastikan dilakukan secara optimal agar dapat mensejahterakan rakyat demi kemakmuran rakyat (Wahyudin, Y., dkk, 2019). Sebelum jauh melangkah pada pengelolaan sumber daya maritim yang tepat, langkah awal yang harus dilakukan adalah memastikan Indonesia benar-benar berdaulat atas segala sumber daya maritim yang dimiliki. Masih banyak kasus dan permasalahan nasional dalam sektor maritim, seperti *illegal fishing*, penangkapan ikan yang merusak ekosistem, termasuk juga tentang permasalahan yang kerap terjadi yaitu tentang perselisihan dengan negara tetangga tentang batas negara di perairan kelautan Indonesia. Pada tahun ini saja, tercatat pada periode Januari hingga September, terdapat sebanyak 135 kapal yang diamankan karena melakukan pelanggaran dalam kegiatan penangkapan ikan, di mana diketahui 88 kapal merupakan kapal ikan Indonesia, dan sisanya merupakan kapal asing.

Selain upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah untuk aktif mempererat kerja sama dengan negara tetangga dalam rangka upaya agar saling kooperatif dan menghindari perselisihan terkait batas teritori maupun permasalahan maritim lainnya. Seluruh *stakeholder* harus mampu menjawab dan mencari solusi terhadap tantangan nyata tentang bagaimana kemampuan kita dalam menjawab tantangan berikutnya, yaitu mengembangkan tata kelola sumber daya maritim yang mampu memberikan peningkatan nilai dengan membangun tata kelola dan rantai nilai yang baik (Irianto., Okto., dkk., 2018).



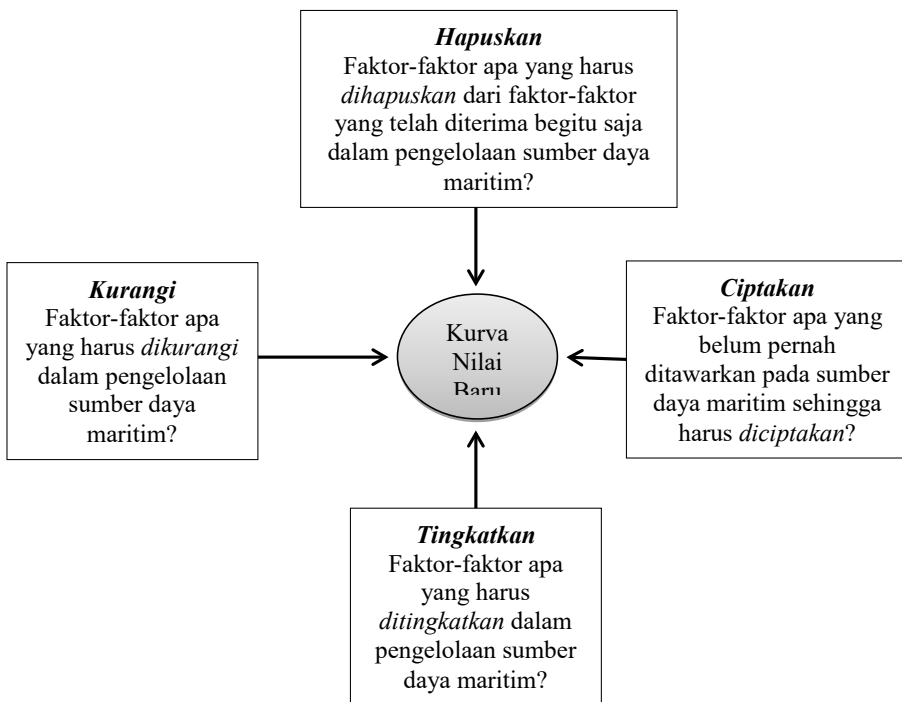
Gambar 2. Prioritas Daya Saing

Kekuatan Sumber Daya Alam (SDA) Indonesia yang sedemikian besar seharusnya dapat mendorong peningkatan daya saing. Beberapa negara yang SDA-nya lebih rendah daripada Indonesia mampu menunjukkan daya saing yang lebih tinggi. Sebagai contoh, negara Jepang, Singapura, Korea Selatan mampu mengungguli indeks daya saing Indonesia walaupun lebih miskin dari sisi SDA. Kuncinya adalah bagaimana negara-negara ini fokus untuk menstransformasikan SDA impornya menjadi produk-produk yang bernilai tinggi, sehingga menjadi faktor pendongkrak daya saing mereka.

Daya saing adalah gambaran bagaimana suatu bangsa termasuk perusahaan-perusahaan dan SDM-nya mengendalikan kekuatan kompetensi yang dimilikinya secara terpadu guna mencapai kesejahteraan dan keuntungan (Zuhail, 2010). Kekuatan daya saing suatu bangsa ditentukan oleh kemampuan suatu perusahaan-perusahaan dan SDM-nya dalam menghasilkan nilai tambah setinggi mungkin. Peran negara lebih ditujukan untuk menunjang dan memfasilitasi kerangka kerja yang dapat memaksimalkan nilai tambah ekonomi. Awalnya, kekayaan alam bangsa memang bisa membantu pembangunan ekonomi negara. Namun di era sekarang kekayaan itu tidak menjamin kesinambungan kemakmuran di masa mendatang.

USULAN DAN REKOMENDASI

Untuk menghadapi tantangan masa depan, penting untuk merekonstruksikan seluruh elemen sumber daya maritim dengan membuat kerangka pemikiran agar dapat tercipta **nilai baru** melalui *trade off* antara differensiasi dan biaya rendah. Ada empat pertanyaan kunci untuk menciptakan nilai baru dalam pengelolaan sumber daya maritim, yang digambarkan sebagai berikut :



Gambar 3. Empat Pertanyaan Kunci Penciptaan Nilai Baru Sumber Daya Maritim

Pertanyaan pertama dapat terjawab dengan mempertimbangkan penghilangan faktor-faktor yang sudah lama menjadi ajang persaingan terhadap hasil-hasil sumber daya maritim. Pertanyaan kedua dapat terjawab melalui upaya menghasilkan output yang dapat mengikuti irama persaingan dan mengalahkannya. Pertanyaan ketiga mendorong institusi terkait untuk menguak dan menghilangkan kompromi-kompromi yang

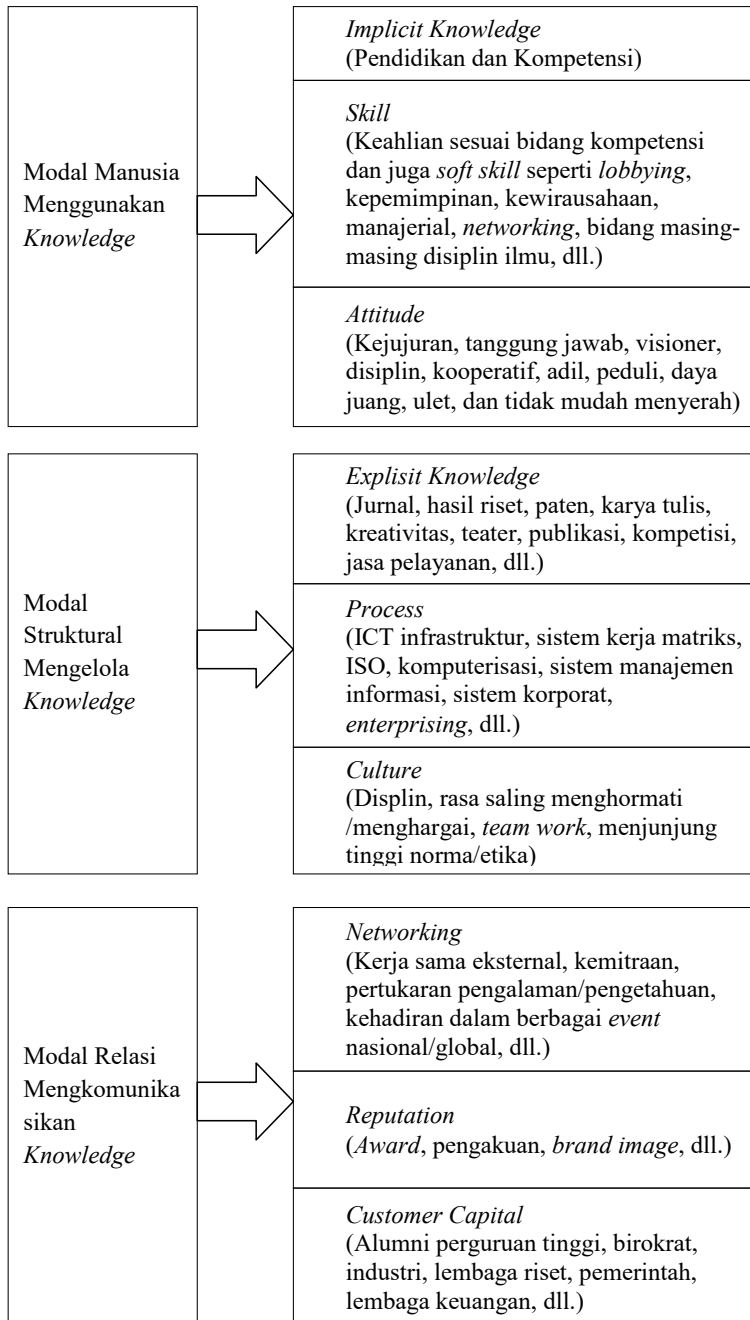
dipaksakan pada konsumen. Sedangkan pertanyaan keempat membantu untuk menemukan sumber-sumber nilai yang baru dan menciptakan permintaan baru.

Langkah berikutnya untuk menciptakan rantai nilai baru dalam pengelolaan sumber daya maritim adalah memetakan potensi yang ada melalui skema empat langkah. Menghapuskan aktivitas ilegal, mengurangi biaya logistik yang tinggi (Alan Rushton, *et. al.*, 2010), meningkatkan penguatan sistem pengawasan pemanfaatan sumber daya dan menciptakan daya saing hasil sumber daya maritim sebagaimana terlihat pada Gambar 4 berikut:

<p>Menghapuskan</p> <p><i>Aktivitas illegal, unreported and unregulated fishing</i></p>	<p>Meningkatkan</p> <p>Penguatan sistem pengawasan pemanfaatan sumber daya maritim</p>
<p>Mengurangi</p> <p>Biaya logistik yang relatif tinggi dan belum meratanya sarana prasana</p>	<p>Menciptakan</p> <p>Daya saing hasil sumber daya maritime yang berkualitas, cepat, murah, handal dan fleksibel</p>

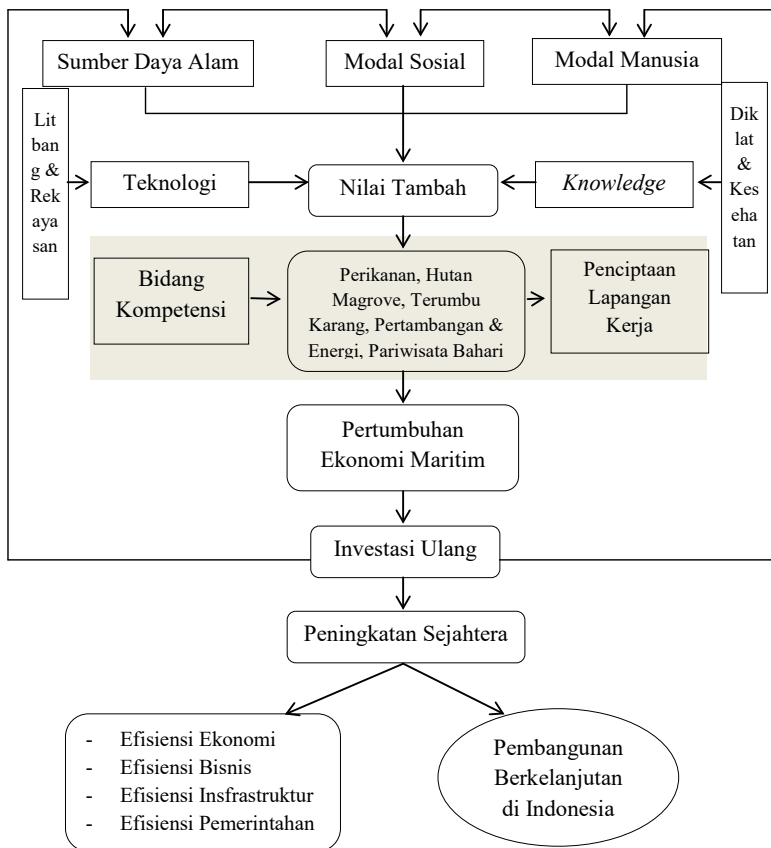
Gambar 4. Skema Empat Langkah

Memasuki era persaingan global maka kekuatan sumber daya alam (SDA) saja tidaklah cukup. Mengandalkan keunggulan komparatif berarti menempatkan SDA sebagai faktor dominan. Untuk itu perlu juga meningkatkan keunggulan kompetitif yang bertumpu pada proses nilai tambah dengan mengandalkan potensi SDM yang menguasai ilmu dan teknologi. Mengingat besarnya SDA maritim di Indonesia, maka sangat penting diimbangi dengan kekuatan SDM yang unggul agar mampu membuat tata kelola yang berdaya saing. Kemampuan SDM dalam berinovasi yang berkombinasi dan berintegrasi dengan berbagai *knowledge* lainnya untuk menciptakan rantai nilai sehingga mampu menciptakan tata kelola sumber daya yang menghasilkan produk-produk berdaya saing tinggi. Pada akhirnya, kemampuan inovasi SDM dalam tata kelola sumber daya akan menjadi kekuatan modal intelektual yang sangat berguna, selain tentu saja SDA yang telah kita miliki.



Gambar 5. Modal Intelektual dalam Tata Kelola Sumber Daya

Faktor pendorong nilai tambah sumber daya memerlukan beberapa unsur pendukung. Tidak hanya SDA maupun SDM yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi saja, tetapi juga berasal dari kekuatan modal sosial. Untuk menjaga pertumbuhan ekonomi bidang maritim terus meningkat diperlukan bauran keunggulan komparatif dan keunggulan kompetitif sebagai satu strategi berkelanjutan (Prasetya., M.N., 2017). Di sinilah modal intelektual dan modal sosial sesungguhnya berperan penting. Sinergi antara SDA, modal sosial dan SDM akan menghasilkan kekuatan daya saing sumber daya maritim, yang tentu saja pada akhirnya mempunyai porsi yang besar terhadap peningkatan daya saing bangsa.

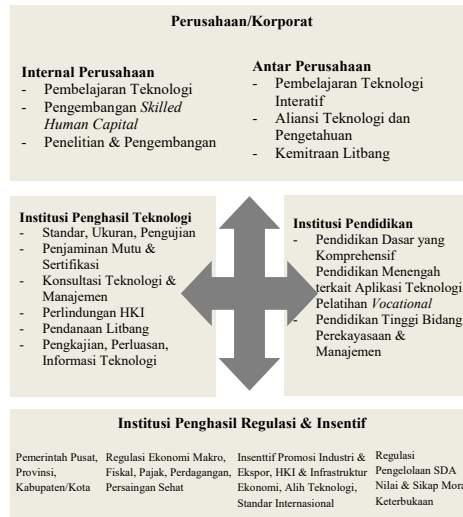


Gambar 6. Bauran Komparatif & Kompetitif dan Tata Kelola Sumber Daya

Secara umum, rantai nilai sumber daya maritim yang dapat menghasilkan nilai tambah akan mempengaruhi peningkatan daya saing, yang salah satunya direpresentasikan melalui produktivitas. Produktivitas dapat diartikan sebagai keseimbangan antara semua faktor produksi yang dapat memberikan hasil (*output*) semaksimal mungkin untuk suatu usaha sekecil mungkin. Sehingga, peningkatan tata kelola sumber daya yang baik dapat meningkatkan produktivitas yang ditandai dengan meningkatnya nilai tambah dan daya saing.

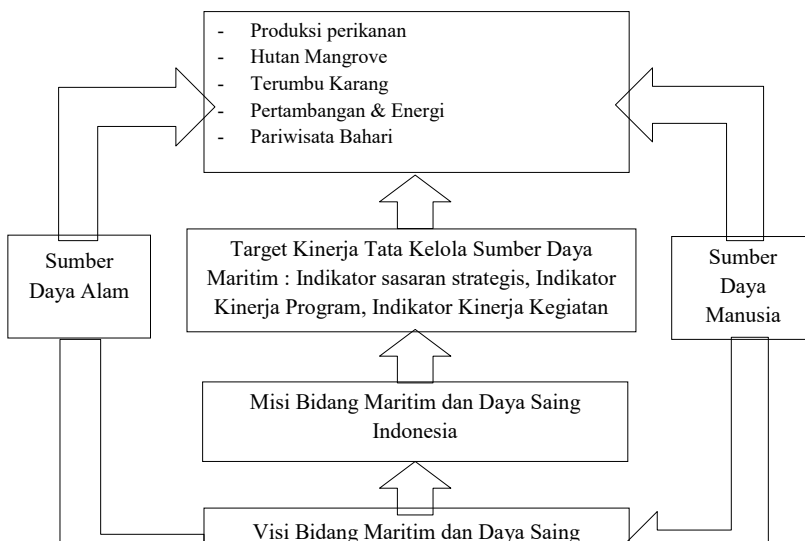
Untuk menjamin terciptanya peningkatan daya saing, maka diperlukan interaksi dari seluruh aktor yang terlibat dalam sistem inovasi tata kelola. Interaksi tersebut terdiri dari :

- Interaksi antarperusahaan yang mengelola sumber daya maritim, lazimnya dalam bentuk *join research*, *co-patenting*, ko-publikasi dan kolaborasi teknis.
- Interaksi antarperusahaan, universitas baik PTN maupun PTS dan badan riset swasta.
- Difusi teknologi dan *knowledge* ke dalam perusahaan.
- Aktivitas personel yang terfokuskan pada aktivitas personel teknis di dalam masyarakat dan sektor swasta.



Gambar 7. Empat Pilar Sistem Inovasi Tata Kelola

Agar tercapai hilirisasi industri kelautan, perikanan, dan penunjangnya secara berkelanjutan maka diperlukan rencana aksi tata kelola sumber daya maritim yang baik agar dapat mendukung sasaran strategis yang telah ditetapkan. Gambar 8 merepresentasikan sebuah rencana aksi (*action plan*) untuk implementasi konsep tata kelola sumber daya maritim. Rencana aksi ini dibuat dengan mempertimbangkan keunggulan komparatif, keunggulan kompetitif, serta kemampuan inovasi yang merupakan bagian dari rantai nilai tata kelola sumber daya maritim.



Gambar 8. Rencana Aksi Tata Kelola Sumber Daya Maritim

PENUTUP

Model pendekatan Rantai Nilai dapat digunakan untuk memastikan semua rantai aktivitas sumber daya maritim dapat diubah dari input menjadi output yang bernilai bagi semua pelanggan. Aktivitas rantai nilai ini merupakan rangkaian kegiatan berkesinambungan yang dapat dilakukan oleh institusi terkait mulai memproduksi produk, menjual, mendistribusikan, dan menyediakan produk dengan cara yang dapat menambah nilai kepada pelanggan. Usulan dan rekomendasi tata kelola sumber daya maritim dilakukan sebagai berikut : (1) penciptaan nilai baru melalui empat pertanyaan kunci, (2) memetakan potensi melalui empat

langkah, (3) membangkitkan modal intelektual, (4) bauran keunggulan komparatif dan keunggulan kompetitif, (5) penciptaan sistem inovasi tata kelola, dan (6) rencana aksi tata kelola sumber daya maritim. Model tata kelola sumber daya maritim yang tepat akan dapat menguatkan daya saing melalui indikator: biaya (harga yang lebih murah), kualitas (produk dan jasa yang bebas kesalahan), keandalan (pengantaran tepat waktu), kecepatan (tanggapan lebih cepat), dan fleksibilitas (varietas, kustomisasi, inovasi, fluktuasi volume).

REFERENSI

- Alan Rushton, Phil Croucher, Peter Baker, (2010), *The Handbook of Logistics & Distribution Management*, 4TH Edition, The Chartered Institute of Logistics and Transport (UK)
- Anita Afriani Sinulingga, Silsila Asri, Sofia Trisni, (2018), *The Thought of Developing Halal Maritime Tourism Destination Towards Indonesia's Vision as a World Maritime Axis*, *Jurnal PIR* Vol. 2 No. 2 Februari 2018
- Deputi Bidang Koordinasi, Sumber Daya Maritim, (2020), *Rencana Strategis 2020-2024*, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi
- Diaz Pranita, (2016), *Membangun Kapabilitas Dan Strategi Keberlanjutan Untuk Meningkatkan Keunggulan Bersaing Pariwisata Bahari Indonesia*, *Jurnal Vokasi Indonesia*, Vol 4 No. 2, Juli-Desember 2016
- Estu Sri Luhur dan Risna Yusuf, (2017), *Analisis Rantai Nilai Ikan Cakalang Di Kota Ambon, Maluku*, *J. Sosek KP* Vol. 12 No. 1 Juni 2017: 93-105
- I Nyoman Pujawan dan Mahendrawati ER, (2010), *Supply Chain Management*, Edisi Kedua, Penerbit Guna Widya
- Institut Pertanian Bogor, (2018), *Agro-Maritim 4.0 ; KONtribusi Pemikiran IPB untuk Indonesia*
- Juvinal Lucas Monteiro, Lukmandono, Pramudya Imawan, Rony Prabowo, (2020), *Maritim Industry-Ports and Supporting Activities : Literature Review*, *The 2nd International Conference on Advanced Engineering and Technology (ICATECH 2020)*, on September 26th, 2020
- Latif Adam dan Inne Dwiastuti, (2015), *Membangun Poros Maritim melalui Pelabuhan*, *Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia*, Vol. 41 (2), Desember 2015
- Muhammad Novan Prasetya, (2017), *Membangun Kembali Budaya Maritim Indonesia: Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) dan Civil Society*, *Jurnal PIR* Vol.1 No. 2 Februari 2017
- Okto Irianto, Isfenti Sadalia, Nikolaus Loy, Rachmad Nur Samudera, Dian Inda Sari, (2018), *Kuala Tanjung sebagai Multipurpose Port untuk Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Maritim*, Penerbit Bina Media Perintis.

- W. Chan Kim, Renee Mauborgne, (2009), *Blue Ocean Strategi (Strategi Samudra Biru); Ciptakan Ruang Pasar Tanpa Pesaing dan Biarkan Kompetisi Tak Lagi Relevan*, Cetakan X, Harvard Business School Publishing Corporation
- Yohanes Hermanto Sirait, Ai Permanasari, (2020), *Pembangunan Tata Kelola Kelautan Indonesia: Peran Hukum International Membentuk Etika Bisnis Kelautan*, ARENA HUKUM Volume 13, Nomor 3, Desember 2020, Halaman 416-433
- Yudi Wahyudin, Dadan Mulyana, Agus Ramli, Novit Rikardi, Donny Suhartono, Arif Trihandoyo Kesewo, (2019), *Nilai Ekonomi Keanekaragaman Hayati Pesisir Dan Laut Indonesia*, Jurnal Cendekia Ihya, Oktober 2019, Volume 2, Nomor 2
- Zuhal, (2010), *Knowledge & Innovation Platform Kekuatan Daya Saing*, Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta

NILAI DAN AMBISI STRATEGIS HALUAN MARITIM NASIONAL 2045

Oleh: **Nova Vincentia Pati, S.H., M.B.L.**

ABSTRAK

Haluan Maritim Nasional 2045 adalah roadmap yang menguasai seluruh aspek, baik aspek kemaritiman maupun aspek investasi. Haluan Maritim Nasional 2045 berisikan konsep tentang pembangunan kemaritiman dan investasi dalam rangka persiapan Rencana Pembangunan Jangka Panjang tahun 2045. Tulisan ini akan membahas tentang nilai dan ambisi strategis Haluan Maritim Nasional 2045, konsep pembangunan kemaritiman Indonesia menuju 2045, serta konsep investasi Indonesia menuju 2045. Dalam penulisan ini pula, penulis akan menggunakan negara Inggris sebagai pembanding karena Inggris telah mampu membuat suatu konsep kemaritiman di negaranya yang dikenal dengan Maritime 2050. Selain itu, dalam tulisan ini akan membahas keberhasilan yang telah dicapai oleh Pemerintah Indonesia selama periode 2015-2018, beserta kritikan untuk memikirkan strategi baru untuk mencapai Poros Maritim Dunia. Menetapkan nilai-nilai yang menjadi key point bagi maritim di Indonesia adalah wajib dilakukan. Nilai-nilai yang dimaksud adalah keyakinan yang paling inti dan khas dari Indonesia yang dapat membantu mencapai tujuan strategis Haluan Maritim 2045. Hal ini telah dilakukan oleh Inggris yaitu menetapkan lima nilai utama dari maritim, yaitu: 1. A premium brand, not compromising on safety; 2. A balanced set of priorities; 3. A commitment to the rules-based approach; 4. A truly global United Kingdom; 5. Real partnership between government and industry.

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki penawaran maritim yang unik yang menunjukkan kekuatan Indonesia dari sektor ini. Tentunya Indonesia mempunyai keinginan untuk bisa menjadi pemimpin pemikiran global dan mitra maritim internasional yang kuat. Sebagai salah satu negara anggota dan aktif dalam kegiatan *International Maritime Organisation* (IMO) sejak 1961, Indonesia telah menunjukkan komitmennya dengan berperan

aktif serta memberikan perhatian dan dedikasi dalam mempromosikan pengembangan kerja sama internasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk bidang perlindungan lingkungan laut.

Dalam peringatan Hari Maritim Nasional yang ke-57, Presiden Joko Widodo menegaskan bahwa identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim bukan hanya jargon, tetapi perlu kerja nyata. Salah satu upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah adalah peningkatan konektivitas ribuan pulau di Indonesia. Bukan hanya melalui pembangunan pelabuhan besar dan kecil yang berada di pulau-pulau kecil dan terisolir, tetapi juga menghubungkannya melalui program tol laut. Tujuan dari konektivitas antarpulau ini adalah untuk memacu pertumbuhan ekonomi dan memudahkan mobilitas manusia dan barang. Namun, hal ini belumlah cukup. Perlu kerja keras dalam memberdayakan potensi maritim secara maksimal dan meningkatkan konektivitas serta keamanan maritim sehingga pertumbuhan ekonomi bisa merata dan membawa nilai tambah yang meningkat. Semua ini harus dilakukan untuk melindungi kepentingan rakyat dan kepentingan nasional serta mempersatukan bangsa.

Haluan Maritim Nasional 2045 adalah *roadmap* yang menguasai seluruh aspek, baik aspek kemaritiman maupun aspek investasi. Haluan Maritim Nasional 2045 berisikan konsep tentang pembangunan kemaritiman dan investasi dalam rangka persiapan Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2045. Pertanyaan kemudian yang muncul adalah, “bagaimana nilai dan ambisi strategis dari konsep Haluan Maritim Nasional 2045?”

Tulisan ini akan membahas tentang nilai dan ambisi strategis Haluan Maritim Nasional 2045, konsep pembangunan kemaritiman Indonesia menuju 2045, serta konsep investasi Indonesia menuju 2045. Dalam penulisan ini pula, penulis akan menggunakan negara Inggris sebagai pembanding karena Inggris telah mampu membuat suatu konsep kemaritiman di negaranya yang dikenal dengan *Maritime 2050*.

PEMBAHASAN

Nilai dan Ambisi Strategis Haluan Maritim Nasional 2045

Melihat perkembangan kemaritiman di Indonesia, kita perlu berbangga karena dengan dideklarasikan Indonesia sebagai Poros

Maritim Dunia dengan lima bidang utama pembangunan yang dikenal sebagai “pilar”, yaitu: budaya maritim, ekonomi dan sumber daya maritim, infrastruktur dan konektivitas maritim, diplomasi maritim, dan keamanan maritim, menunjukkan konsistensi dari Pemerintah Indonesia untuk mengembalikan kejayaan Indonesia di bidang maritim, sesuai dengan motto “Jalesveva Jayamahe” yang berarti di laut kita akan menang. Hal ini disampaikan oleh Presiden Joko Widodo pada KTT Asia Timur ke-9 di Naypyitaw, Myanmar, 13 November 2014.

Beberapa keberhasilan telah dicapai oleh Pemerintah Indonesia dalam bidang maritim. Hal ini dikenal dengan Program Prioritas Periode 2015–2018 oleh Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman di bawah kepemimpinan Jenderal TNI (Purn) Luhut Binsar Pandjaitan. Adapun program prioritas yang telah berhasil dicapai adalah:



(Sumber: Menko Bidang Kemaritiman RI dalam buku berjudul “Potret Keberhasilan Program Prioritas Kemenko Bidang Kemaritiman Periode 2015–2018.”)

Namun di lain pihak, ada beberapa kritikan yang menyatakan bahwa Pemerintah Indonesia perlu memikirkan strategi baru untuk mencapai Poros Maritim Dunia. Strategi baru tersebut antara lain membangun *mindset* sebagai bangsa maritim, berinvestasi dalam teknologi lanjut, dan mengintegrasikan sumber daya ekonomi darat dan laut sebagai kekuatan ekonomi nasional. Tentunya strategi-strategi baru tersebut diharapkan

dapat lebih menegaskan bahwa Indonesia mampu menjadi negara maritim yang kuat dan hebat. Bagian kekuatan maritim Indonesia antara lain, angkatan laut, penjaga pantai, milisi maritim, kapal pedagang, serta industri pembuatan kapal dan industri perikanan.

Saat ini Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi sedang menyusun suatu *roadmap* yang disebut dengan Haluan Maritim Nasional 2045. *Roadmap* ini juga dilakukan untuk mencapai Indonesia Emas 2045. Suatu gagasan yang tidak mudah, tetapi bukan berarti tidak mustahil bisa diwujudkan. Sinergitas dan *networking* menjadi kunci utama dalam mewujudkan Haluan Maritim Nasional 2045.

Dalam menyusun sebuah *roadmap* yang memuat visi Maritim 2045 yaitu mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang kuat dan mewujudkan Indonesia menjadi bangsa bahari yang unggul, maka perlu kita memahami lebih dahulu nilai dari Haluan Maritim Nasional 2045. Hal ini penting karena nilai menetapkan apa yang kita lakukan dan mengapa kita melakukan hal itu, serta menetapkan apa yang kita perjuangkan. Menetapkan nilai-nilai yang menjadi pokok resmi bagi maritim di Indonesia adalah hal yang wajib dilakukan. Seperti halnya di Inggris yang membuat *roadmap Maritime 2050*, ada kelompok yang dibentuk untuk menetapkan lima nilai inti dari maritim, yaitu:

1. *a premium brand, not compromising on safety,*
2. *a balanced set of priorities,*
3. *a commitment to the rules-based approach,*
4. *a truly global United Kingdom, dan*
5. *real partnership between government and industry*

Nilai-nilai di atas adalah keyakinan inti dan khas dari Inggris yang memandu aktivitas dan tujuan strategis Maritim 2050 negara tersebut. Inggris menetapkan hal-hal apa saja yang perlu dilakukan dan yang perlu diperjuangkan. Inggris menganggap bahwa nilai-nilai itu penting karena memengaruhi sikap dan perilaku semua yang terlibat saat mereka mengembangkan kemampuan dan kapasitas dalam menghadapi tantangan dan peluang di masa depan dalam sektor maritim. Indonesia perlu mencontoh negara Inggris dalam hal menetapkan nilai-nilai utama dan inti yang bisa dijadikan sebagai navigasi dalam membuat konsep Haluan Maritim Nasional 2045.

Seperti halnya Indonesia yang memberikan prioritas pada tujuh aspek atau yang dikenal dengan tujuh pilar atau dengan sebutan lain tujuh pilar yaitu: Perikanan, ESDM, Lingkungan dan Kehutanan, Pariwisata, Investasi dan Perhubungan, Inggris pun memiliki tujuh aspek utama yang menjadi area prioritas *Maritime 2050*, yaitu: kompetisi (*competition*), orang (*people*), lingkungan (*environment*), inovasi (*innovation*), pertumbuhan regional, keamanan, dan infrastruktur.

Dalam hal kompetisi (*competition*), Inggris menyadari bahwa pentingnya memosisikan diri secara positif yang membawa pengaruh pada peraturan dan undang-undang maritim internasional, menjadi pemimpin dan menjadi contoh dengan menawarkan lingkungan bisnis yang konsisten, aman yang didukung oleh kemitraan yang kuat antara pemerintah dan industri. Untuk memastikan bahwa Inggris menjadi lokasi yang menarik untuk bisnis maritim, baik pada level domestik maupun internasional, dan menjadi pemimpin agenda maritim yang maju, maka Inggris menetapkan beberapa hal yang menjadi prioritas dalam bidang kompetisi (*competition*), yaitu:

Menciptakan lingkungan yang terkoordinasi dan kolaboratif dalam sektor maritim Inggris, dengan hubungan antara pemerintah, industri, dan akademisi yang memungkinkan penyampaian strategi Maritim 2050 secara komprehensif dengan langkah sebagai berikut:

1. Memastikan Inggris mengambil peran utama di sektor maritim internasional, baik melalui IMO maupun langsung dari industri;
2. Mengembangkan lingkungan bisnis yang kompetitif untuk bisnis maritim dan mempertimbangkan langkah-langkah peraturan dan non-fiskal untuk menarik bisnis ke Inggris;
3. Meningkatkan dan mempertahankan daya saing daftar kapal Inggris;
4. Mempromosikan rezim fiskal yang ada dan untuk terlibat langsung dengan UKM dan perusahaan maritim internasional;
5. Mempertimbangkan apakah rezim peraturan sekunder yang ada sesuai dengan tujuan secara berkelanjutan dan mencari peluang untuk mengurangi beban untuk bisnis;
6. Mengembangkan produk keuangan hijau spesialis dan menentukan standar keuangan maritim hijau;
7. Meningkatkan peluang bagi perusahaan Inggris untuk pengadaan kapal domestik.

Selanjutnya, Inggris menetapkan tema “*People*” dalam strategi *Maritime 2050*. Hal ini karena dalam *Maritime 2050*, sebagian besar berkaitan dengan pembentukan struktur dan inisiatif yang dapat mendorong ambisi Inggris di masa depan, memastikan koordinasi yang lebih baik, kolaborasi lintas sektor yang lebih baik, dan melibatkan keragaman yang lebih besar dari orang-orang dalam pekerjaan untuk mempromosikan peluang dan inklusivitas. Inggris dengan *Maritime 2050* ingin menegaskan bahwa orang-orang atau *people* di sektor maritim adalah elemen atau kunci utama masa depan. Mereka adalah sumber yang memungkinkan berhasilnya sektor maritim. Mendukung hal ini, maka Pemerintah Inggris melalui Departemen Perhubungan pada September 2019 meluncurkan *People Route Map* yang menetapkan langkah-langkah yang lebih rinci yang diperlukan untuk mencapai tujuan menyeluruh dalam *Maritime 2050*.

Pemerintah Inggris menyadari bahwa strategi *Maritime 2050* harus mengakomodasi tema “*Environment*”. Oleh sebab itu, Inggris mengakui bahwa industri dan pemerintah harus bekerja sama menjawab tantangan dekarbonisasi, mengembangkan bahan bakar dan teknologi alternatif nol emisi untuk propulsi kapal, dan mencari solusi baru untuk infrastruktur terkait bunker, serta meningkatkan kualitas udara saat kapal sedang berlayar. Dampak positif dari adanya publikasi *Maritime 2050* oleh pemerintah Inggris adalah minat masyarakatnya dalam menanggapi perubahan iklim meningkat. Pada 2019, Inggris menjadi negara ekonomi besar pertama yang membuat undang-undang untuk emisi nol karbon pada 2050. Sejak pandemi, Inggris telah mengambil langkah yang jelas untuk menanggapi kebutuhan pemulihan dan perubahan iklim, menanyakan bagaimana negara dapat membangun kembali dengan lebih baik, dengan dekarbonisasi dan penghijauan di Inggris. Pada KTT 2026, Inggris berharap dapat memberikan penjelasan lebih lanjut ambisi Inggris tentang iklim dan memberikan kesempatan bagi Inggris untuk menunjukkan kepemimpinannya tentang iklim.

Perhatian Pemerintah Inggris selanjutnya adalah pada tema “*Innovation*”. Dalam *Maritime 2050*, Inggris menyadari bahwa pentingnya mengambil peran utama dalam inovasi dan implementasi teknologi baru, baik untuk mengatasi perubahan iklim dan agar Inggris tetap menjadi negara perdagangan yang kompetitif. Diakui oleh Inggris bahwa peningkatan digitalisasi memosisikan Inggris sebagai pemimpin dunia dalam pengembangan, pembuatan, dan penggunaan teknologi baru, seperti *artificial intelligence* dan *autonomous system* dapat membawa manfaat

yang signifikan. Namun, hal ini hanya bisa terwujud apabila ada kerja sama yang baik antara industri dan pemerintah dalam mendorong inovasi seperti yang disebutkan sebelumnya. Di samping strategi *Maritime 2050*, Departemen Transportasi Inggris menerbitkan "*Technology and Innovation in UK Maritime*" *route map*, yang menetapkan langkah-langkah lebih rinci untuk mencapai ambisi Inggris dalam hal *innovation*.

Dalam pertumbuhan regional yang ditetapkan dalam strategi *Maritime 2050*, prioritas utama yang ditetapkan oleh Inggris mencakup:

1. Mempertahankan dan meningkatkan daya tarik klaster maritim regional Inggris;
2. Mempromosikan kekuatan klaster regional Inggris dan kepentingannya bagi perekonomian;
3. Memperkuat hubungan antara pemerintah, industri, dan akademisi di daerah;
4. Mendukung kegiatan di pelabuhan, peningkatan konektivitas pelabuhan dan peluang keterlibatan dan pengembangan pasar baru dan pasar yang sudah ada;
5. Mempertimbangkan *the case of Freeport*;
6. Menjajaki kasus untuk mereformasi regulasi terkait perencanaan dan pengembangan pelabuhan.

Pembangunan infrastruktur juga menjadi perhatian dari *Maritime 2050*. Dalam hal ini Pemerintah Inggris akan melakukan:

1. Pemantauan atas ketersediaan dana untuk pelabuhan melalui pinjaman komersial, mengidentifikasi kegagalan pasar dan mengembangkan rencana untuk mengatasinya, bersama dengan pelabuhan;
2. Peninjauan pelabuhan induk, mengidentifikasi peluang untuk mendukung sektor ini dengan lebih baik di seluruh perencanaan, lingkungan, dan konektivitas;
3. Pertimbangan untuk memperbarui Pernyataan Kebijakan Nasional untuk pelabuhan, untuk memberikan dukungan tambahan jika diperlukan;
4. Penerapan program Kemitraan Ekonomi Pelabuhan yang ditargetkan, untuk pelabuhan yang memenuhi skema dan kriteria

keberhasilan tertentu, dengan memanfaatkan secara maksimal dari investasi pemerintah dan industri; dll.

Dalam hal keamanan, Pemerintah Inggris melalui *Maritime 2050* akan melakukan:

1. Penilaian risiko, melakukan analisis terhadap ancaman baru pada pelayaran dan operasi pelabuhan di bidang pelayaran global;
2. Peningkatan terhadap proses mengatasi ancaman keamanan dan metodologi target untuk menerapkan mitigasi proporsional terhadap taktik baru;
3. Pertahanan perairan Inggris dan Wilayah Luar Negeri dari semua ancaman dan ini menjadi komitmen Inggris;
4. Program penelitian dan pengembangan lintas pemerintah untuk menemukan solusi inovatif guna mendeteksi, memantau, dan menanggapi ancaman, serta melindungi kepentingan maritim Inggris termasuk Wilayah Luar Negeri dan Ketergantungan Mahkota; dll.

Dalam membuat suatu konsep seperti *Maritime 2050* dan Haluan Maritim Nasional 2045 tentunya ada suatu ambisi strategis yang ingin dicapai baik oleh Pemerintah Inggris maupun Pemerintah Indonesia. Ambisi strategis adalah tujuan berani dan aspirasional saat kita menuju dan melampaui pertengahan abad ke-21. Pemerintah Inggris menetapkan 10 hal utama mengenai ambisi strategis *Maritime 2050*, yaitu:

1. Memaksimalkan kekuatan dalam pelayanan maritim yang profesional, mempertahankan dan meningkatkan keunggulan Inggris yang kompetitif dalam bidang hukum maritim, keuangan, asuransi, manajemen dan perantara, dan mengembangkan *green finance*;
2. Menjadi pemimpin dalam mengambil tindakan terhadap pertumbuhan maritim yang bersih dan menikmati manfaat ekonomi dari *being an early adopter or fast mover*;
3. Memperkuat reputasi Inggris dalam inovasi di bidang maritim, memaksimalkan manfaat dari teknologi maritim yang baru melalui universitas terkemuka dunia di Inggris, usaha kecil dan menengah maritim (UKM) dan perusahaan global;

4. Terus diakui sebagai pemimpin global dalam standar dan keahlian keselamatan dan keamanan maritim di seluruh dunia;
5. Mengembangkan tenaga kerja di sektor maritim dan mengubah keragaman mereka untuk meningkatkan reputasi Inggris sebagai pemimpin dunia dalam penyediaan pendidikan dan pelatihan maritim;
6. Mempromosikan perdagangan yang diliberalisasi yang memberikan manfaat maksimal bagi sektor maritim Inggris;
7. Mendukung investasi komersial multi-miliar yang berkelanjutan dalam infrastruktur maritim yang menjadikan Inggris sebagai tujuan yang menarik secara global untuk semua bisnis maritim;
8. Memperkuat dan meningkatkan reputasi Inggris sebagai negara terkemuka di Organisasi Maritim Internasional (IMO), Organisasi Perburuhan Internasional (ILO), dan semua forum internasional yang bekerja sama dengan negara-negara yang memiliki kesamaan dalam cara pikir dan dalam mengambil suatu keputusan;
9. Mempromosikan klaster maritim terkemuka di Inggris Raya dengan pemerintah, dengan pihak pada sektor maritim, serta dengan akademisi yang bekerja dalam kemitraan untuk menjadikan Inggris sebagai tempat untuk melakukan bisnis di bidang maritim.
10. Memamerkan maritim Inggris kepada dunia, mempromosikan semua bagian dari sektor maritim termasuk pelayaran, jasa, pelabuhan, teknik, dan rekreasi laut, serta melalui *London International Shipping Week (LISW)* mempertahankan statusnya sebagai acara maritim global terkemuka.

Indonesia saat ini sedang menyusun konsep Haluan Maritim Nasional 2045. Oleh sebab itu, menentukan nilai dan ambisi strategis Haluan Maritim Nasional 2045 adalah hal yang perlu dipertimbangkan dimana nilai dan ambisi strategis ini menjadikan navigasi dalam mencapai tujuan dari Haluan Maritim Nasional 2045 yaitu mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang kuat dan mewujudkan Indonesia menjadi bangsa bahari yang unggul. Nilai-nilai yang perlu diangkat tentunya harus mencirikan keunikan dan kelebihan dari Negara Indonesia yang membedakan negara lain pada sektor maritim. Keunikan dan kekhasan itu harus sesuai dengan tujuh pilar yang menjadi tema Haluan Maritim

Nasional 2045, yaitu: Perikanan, ESDM, Lingkungan dan Kehutanan, Pariwisata, Investasi, dan Perhubungan.

Indonesia tentu perlu berbangga karena dari luas wilayah Indonesia, luas laut kita adalah 70%. Menurut data dari Asian Development 2009 menyatakan bahwa wilayah pesisir Indonesia adalah rumah bagi ribuan spesies laut. Laut Indonesia juga menyediakan sumber protein penting yang secara tradisional telah menjadi sumber makanan utama. Dari beberapa kajian diketahui bahwa hingga saat ini ikan secara konsisten berkontribusi lebih dari 10% dari total konsumsi protein makanan dan lebih dari 50% dari asupan protein makanan hewan di negara ini. Diperkirakan bahwa 44% dari lalu lintas laut global, dan 95% dari kapal di wilayah Asia Pasifik, memasuki perairan Indonesia melalui beberapa titik. Posisi Indonesia yang terkoneksi dengan arus-arus laut dunia yang disebut *great ocean conveyor belt* dan berada di antara Samudra Hindia dan Pasifik, telah menjadikan lautnya sebagai pusat kepentingan global dalam hal perairan internasional, iklim global, dan keanekaragaman hayati.

Namun, kekayaan laut ini harus pula diimbangi dengan menjaga dan melestarikan sumber daya laut itu. Salah satunya dengan meningkatkan sistem *monitoring* dan observasi yang terintegrasi dengan baik. Pemerintah Indonesia hendaknya menjadikan observasi sebagai investasi jangka panjang dalam memelihara laut Indonesia. Perlu adanya alokasi dana yang cukup untuk mendukung kegiatan observasi ini sehingga laut kita tetap terjaga keindahannya dan tetap bisa menjadi suatu produk unggulan, bukan saja pada level domestik tetapi juga pada level internasional.

Kendala lain yang sering dialami adalah keterbatasan teknologi dan sumber daya manusia. Hal ini membuat kita masih tergantung kepada negara lain. Pada konteks observasi, hal ini membuat data secara *real time* tidak dapat direkam. Data ini merupakan tulang punggung yang bisa membangun kebijakan yang berbasis pada sains. Tentunya data yang dihasilkan haruslah profesional dan akurat sehingga data baru ini bisa digunakan baik oleh pemerintah maupun pengambil kebijakan dalam usaha membangun sektor maritim yang lebih baik.

Dalam konsep Haluan Maritim Nasional 2045 juga mengangkat tema lingkungan. Aktivitas *shipping* yang mengangkut sekitar 90% dari perdagangan global, secara statistik merupakan moda transportasi yang paling tidak merusak lingkungan. Misalnya, biji-bijian dalam jumlah

besar yang dibutuhkan untuk membuat roti tidak dapat diangkut dengan cara lain selain dengan kapal. Selain itu, dibandingkan dengan industri berbasis darat, pelayaran secara keseluruhan, merupakan kontributor yang relatif kecil terhadap pencemaran laut dari aktivitas manusia. *International Maritime Organisation* (IMO) adalah pemegang mandat yang berkaitan dengan keselamatan maritim. Namun, sebagai penjaga Konvensi Internasional 1954 yaitu pencegahan pencemaran laut oleh minyak (*OILPOL Convention*), IMO, segera setelah mulai berfungsi pada 1959, memikul tanggung jawab untuk masalah polusi dan selama bertahun-tahun mengadopsi berbagai tindakan untuk mencegah dan mengendalikan pencemaran yang disebabkan oleh kapal dan untuk mengurangi dampak kerusakan yang mungkin terjadi sebagai akibat dari operasi dan kecelakaan maritim.

Selanjutnya, Indonesia perlu menyadari bahwa skala barang dan orang yang bergerak di seluruh dunia lebih besar dari sebelumnya. Oleh sebab itu, Indonesia perlu bertindak untuk mengatasi perubahan iklim. Tindakan ini bersifat *urgent*. Indonesia perlu melakukan transisi global ke sektor maritim yang lebih hijau dan lebih bersih. Hal ini tentunya harus diimbangi dengan ketersediaan teknologi maritim dan keuangan, untuk mewujudkan tujuan dan komitmen lingkungan di level internasional, termasuk tujuan berkelanjutan pada organisasi internasional, yaitu PBB. Indonesia hendaknya mewujudkan visi ke depan yaitu membangun sektor maritim yang ramah lingkungan. Indonesia juga perlu mempertahankan bahkan meningkatkan kerja sama kolaboratif dengan industri dan akademisi dimana mereka dapat membantu mengidentifikasi solusi bagi teknologi yang lebih inovatif dan dapat membantu dalam memaksimalkan ekonomi Indonesia.

Dalam hal ESDM, Indonesia perlu membangun suatu *image* bahwa tawaran dalam dunia maritim dalam hal keterampilan maupun pelatihan bersifat kompetitif. Menyelaraskan tingkatan pelatihan dan magang dengan kebutuhan industri akan membantu meningkatkan minat dan jumlah masyarakat terutama kaum muda untuk menjadi pelaut Indonesia. Perlu adanya pemetaan jalur bagi mereka yang ingin berkarier di sektor maritim, sehingga dapat membantu dalam menarik bakat yang tepat. Perlu adanya peningkatan kesadaran di sekolah dan membawa maritim kepada generasi muda dengan cara informal seperti melalui Pramuka, pemandu, atau taruna laut lokal, dimana cara-cara ini

diharapkan dapat menghidupkan kembali citra dan daya tarik di sektor maritim. Indonesia perlu membangun suatu inisiatif antara pemerintah dan industri yang melibatkan perempuan pada sektor maritim. Antara lain dengan membentuk Gugus Tugas Perempuan yang menjadikan adanya keseimbangan gender yang lebih besar pada sektor maritim. Haluan Maritim Nasional 2045 hendaknya mengakomodir keberagaman bukan hanya persoalan pada keterlibatan perempuan, tetapi lebih dari itu adalah mempromosikan budaya maritim yang penuh keberagaman.

KONSEP PEMBANGUNAN KEMARITIMAN INDONESIA MENUJU 2045

Indonesia di mata dunia merupakan negara yang unik. Karena siapa pun yang melihat peta Indonesia akan dibuat terpanah dengan kompleksitas yang sangat unik dari susunan pulau-pulau dengan berbagai ukuran yang tersebar di lautan Asia Tenggara. Kepulauan Indonesia mengingatkan kita pada pulau-pulau di Laut Aegea. Laut Aegea terletak di Yunani dan Asia kecil (Turki modern) memiliki banyak pulau. Ribuan pulau di Indonesia tersebar pada tiga zona waktu. Keanekaragaman hayati dan budaya Indonesia yang sangat besar, lokasi katulistiwa menjadikan Indonesia salah satu negara yang unik. Samudra laut, selat, dan teluk, serta pulau-pulau yang memesonakan seperti laut Andaman, Arafura, Bali, Banda, Sulawesi, Seram, Flores, Halmahera, Jawa, Maluku, dll. Semua kekayaan ini menjadi daya tarik Indonesia sejak dahulu. Sebagai contoh, Indonesia menjadi jalur perdagangan laut yang telah ada selama bertahun-tahun, sebelum penjajah datang.

Dengan adanya Deklarasi Juanda 1957 dan Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa 1982 telah mengubah batas-batas Indonesia dimana sekarang ini wilayahnya menjadi jauh lebih besar, memberikan dukungan hukum dan politik kepada wilayah Indonesia yang terdiri atas pulau-pulau, laut perantara, dan zona ekonomi yang lebih luas di sekitarnya. Hal ini sangat penting bagi negara dan memiliki konsekuensi untuk masa kini dan masa depan suatu negara. Selanjutnya, Indonesia telah melakukan pekerjaan yang sangat baik dalam menegosiasikan klaim yang diperebutkan atas perbatasan dengan negara-negara tetangganya. Hal ini membuat Indonesia mempunyai hak atas sumber daya alam yang merupakan bagian dari laut dalam batas-batas tersebut. Indonesia

telah menggunakan diplomasi maritim untuk membangun hubungan regional yang kooperatif guna memastikan keamanan dan menunjukkan kepemimpinannya dalam menengahi sengketa batas antarnegara. Diplomasi dipandang sebagai alternatif proaktif yang bijaksana untuk negara yang tidak memiliki kekuatan laut untuk memproyeksikan kepentingan maritimnya dan mengamankan perbatasannya, sebuah pendekatan yang mendukung klaimnya atas kepemimpinan regional.

Namun, Indonesia perlu menyadari bahwa ada tantangan yang saat ini dialami oleh negara-negara di dunia termasuk Indonesia. Tantangan tersebut adalah penyelesaian sengketa perbatasan. Saat ini lebih dari separuh batas laut masih dipersengketakan. Seperti yang dikemukakan oleh Menteri Luar Negeri Norwegia dan Rusia pada 2010: "batas maritim yang belum terselesaikan dapat menjadi salah satu perselisihan yang paling sulit untuk diselesaikan oleh negara-negara. Waktu, dengan kata lain adalah segalanya, dalam hal penyelesaian batas laut."

Lebih lanjut, kemampuan suatu negara untuk menegakkan kedaulatan di laut telah menyebabkan lautan menjadi subjek yurisdiksi internasional yang eksplisit. Cara negara memandang dan memanfaatkan laut yang pada akhirnya mencoba untuk mengontrol dan mengembangkan tatanan hukumnya telah berubah. Dari abad ke-15 sampai dengan abad ke-19, penggunaan ruang maritim dalam eksplorasi, dominasi, dan industrialisasi telah mengubah dunia. Ketika negara melegalkan domain maritim pada abad ke-20, dengan Konvensi Jenewa tentang Hukum Laut pada 1958 dan UNCLOS pada 1982, hubungan antara negara dan ruang laut berubah. Tren global tertentu telah semakin memperkuat peran lautan dalam urusan internasional. Perkembangan teknologi, peningkatan perdagangan lintas laut, meningkatnya permintaan akan sumber daya laut, dan efek perubahan iklim di lautan, dan lokasi sumber daya tersebut adalah semua faktor yang menyebabkan fokus baru pada ruang maritim, serta hak dan tanggung jawab di dalamnya. Menurut Steinberg, "kita sekarang memasuki era ketika interaksi manusia dengan ruang laut semakin intens dan kompleks. Efek perubahan iklim di lautan yang memicu kenaikan permukaan air laut dan pada gilirannya, erosi pantai juga menjadi semakin nyata dalam beberapa dekade terakhir. Pada gilirannya, dapat memengaruhi deliniasi ruang maritim dengan perubahan garis dasar dari mana batas-batas ditentukan, atau dalam karakteristik pulau dan wilayah, negara mungkin menemukan diri mereka

menghadapi tantangan baru, atau dipaksa untuk mengunjungi kembali yang lama dan belum terselesaikan.

Konsep pembangunan kemaritiman Indonesia menuju 2045 hendaknya mempertimbangkan akan konsep teritorial yang saat ini berkembang dan menjadi sistem internasional. Lebih lanjut, konsep kedaulatan teritorial dan batas-batas negara telah menentukan negara modern dan hubungannya dengan negara-negara lain di seluruh dunia. Batas-batas dan keutuhan wilayah merupakan pilar sistem negara modern.

Konsep pembangunan kemaritiman Indonesia menuju 2045 juga hendaknya mempertimbangkan budaya maritim. Seperti disebutkan sebelumnya bahwa Indonesia memiliki budaya yang beragam, maka membangkitkan kembali budaya maritim Indonesia, mutlak dilakukan. Istilah budaya maritim tumbuh dari pemahaman yang lebih luas tidak hanya penggunaan laut oleh manusia, tetapi struktur yang menyertainya, pengidentifikasi budaya dan asosiasi yang dibuat antara manusia dan pelayaran. Selain itu, Indonesia hendaknya mempertimbangkan sebuah konsep yang dikenal dengan *Securing the Oceans*, yaitu konsep baru tentang yang mengupayakan pengelolaan yang komprehensif dari berbagai urusan maritim, terutama yang berkaitan dengan urusan militer, urusan perdamaian, sumber daya, dan lingkungan. Pada konsep ini keamanan memiliki arti yang lebih luas, berdasarkan pengakuan bahwa pengelolaan sumber daya dan perlindungan lingkungan merupakan persyaratan mendasar bagi kelangsungan hidup dan perkembangan umat manusia.

Lebih lanjut Indonesia harus tetap meningkatkan dan mempertahankan kolaborasi dan kerja sama antarnegara di kawasan Asia Tenggara dalam hal memperkuat hubungan kerja sama dalam pengelolaan lautan yang komprehensif.

KONSEP INVESTASI INDONESIA MENUJU 2045

Dalam konteks investasi, seorang pebisnis atau individu berinvestasi di negara lain dengan tujuan antara lain mendapatkan bahan mentah, untuk mencari lokasi yang hemat biaya atau memiliki orang-orang yang terampil, atau dengan tujuan untuk lebih dekat dengan pelanggan atau *customer* mereka. Ada dua jenis utama investasi asing:

1. penanaman modal asing langsung (FDI) dimana investor mendirikan atau membeli perusahaan atau saham pengendali di perusahaan di negara lain, dan
2. investasi portfolio dimana investor membeli saham, atau utang dari perusahaan asing tanpa mengendalikan perusahaan itu.

Dalam membangun konsep Investasi Indonesia menuju 2045, Indonesia harus bisa menjadi penyedia utama dunia dan menjadi salah satu destinasi global utama dari investasi asing. Dengan berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi, tentunya akan menciptakan lapangan kerja. Investasi asing cenderung menguntungkan negara tuan rumah maupun negara asal. Melalui kebijakan domestik dan perjanjian internasional, sebagian besar negara berusaha memperbaiki kondisi untuk menarik investor. Temuan terbaru juga menyoroti pentingnya membantu investor mempertahankan dan memperluas investasi yang ada. Namun, menurut Ketua Umum KADIN Indonesia, Arsjad Rasyid, menyatakan bahwa tantangan investasi di Indonesia masih klasik, yaitu perkara regulasi yang kurang seragam antara pusat dan daerah hingga minimnya sarana infrastruktur penunjang di kawasan investasi.

Indonesia harus mampu memperbaiki kebijakannya. Salah satunya adalah membuat lebih mudah untuk berinvestasi dengan menciptakan lingkungan bisnis yang dapat diprediksi dan transparan, mengamankan tingkat permainan dalam investasi sehingga tidak terjadinya diskriminasi, mendorong investasi yang mendukung pembangunan berkelanjutan, penghormatan terhadap hak asasi manusia dan standar ketenagakerjaan dan lingkungan yang tinggi, termasuk mempromosikan tanggung jawab sosial perusahaan dan praktik bisnis yang bertanggung jawab.

Peran UMKM harus terus ditingkatkan karena mereka adalah motor penggerak perekonomian Indonesia. UMKM terbukti tahan resesi. Kalaupun tidak bisa bertumbuh, tetapi mampu bertahan berhasil menjadi payung bagi Indonesia menghadapi badai ekonomi. Namun besarnya peranan UMKN bagi perekonomian Indonesia tidak sejalan dengan kisah suksesnya UMKM, karena sangat sulit UMKM naik kelas dan dapat bersaing pada level yang lebih tinggi. Sebagai penggerak motor perekonomian nasional, UMKM di Indonesia ternyata sulit berkembang. Terbatasnya akses, pembiayaan dan pemasaran, serta tidak terintegrasinya rantai pasok ke sektor industri menyebabkan UMKM tidak kunjung naik kelas.

Sebagai penopang perekonomian sudah seharusnya UMKM diberdayakan agar pertumbuhan ekonomi semakin berkualitas dan diharapkan menjadi solusi bagi kesenjangan ekonomi. UMKM perlu dibuat lebih berkualitas, yang memiliki *Business Plan* yang matang. *Business Plan* harus bisa dimengerti dan dilaksanakan pelaku UMKM sebelum mendirikan dan mengelola UMKM itu. Hal-hal penunjang lainnya yang juga tidak kalah penting untuk pertumbuhan ekonomi adalah infrastruktur berkualitas tinggi, serta meningkatkan produktivitas dan daya saing. Indonesia harus berpikir bagaimana menjadi negara terbaik di dunia yang memiliki akses pada modal, keterampilan, dan ide serta kerangka peraturan yang cerdas dan stabil. Indonesia perlu mengembabkan *green industry* dan membuat komitmen untuk tetap memelihara lingkungan yang lebih baik bagi generasi selanjutnya.

PENUTUP

Sebagai *roadmap* yang menguasai seluruh aspek baik aspek kemaritiman maupun aspek investasi, Haluan Maritim Nasional 2045 haruslah mempunyai nilai karena nilai menetapkan apa yang kita lakukan dan mengapa kita melakukan hal itu, serta menetapkan apa yang kita perjuangkan. Menetapkan nilai-nilai yang menjadi pokok resmi bagi maritim di Indonesia adalah hal yang wajib dilakukan. Selanjutnya, perlu adanya ambisi strategis. Hal ini telah digunakan oleh Pemerintah Inggris dalam membuat *Maritime 2050*. Ambisi strategis adalah tujuan berani dan aspirasional saat kita menuju dan melampaui pertengahan abad ke-21.

Pada akhirnya, Haluan Maritim Indonesia 2045 yang dibuat bersamaan dengan Indonesia Emas haruslah menjadi momen kebangkitan kemaritiman Indonesia. Tidak ada lagi alasan untuk tidak menata kemaritiman kita demi anak cucu kita. Tantangan ke depan terutama tentang persoalan batas atau sengketa wilayah dengan negara tetangga tentunya haruslah bisa diselesaikan melalui jalur diplomasi. Hal ini karena keutuhan dan kedaulatan laut kita adalah harga mati dan merupakan faktor penting untuk menjaga martabat bangsa Indonesia.

Semboyan “Jalesveva Jayamahe” harus bisa diartikan sebagai suatu semangat baru bangsa Indonesia yang sangat menginginkan menjadi suatu negara maritim yang kuat dan menjadi bangsa bahari yang unggul di masa kini dan di masa depan.

REFERENSI

- Akimoto, K. Februari 2005. New Concept of Maritime Security: Securing the Oceans. Ship & Ocean Newsletter. https://www.spf.org/en/_opri_media/projects/information/newsletter/selected/pdf/ssp7.pdf.
- Build Back Better: our plan for growth, diakses pada 07 November 2021, dari https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/968403/PfG_Final_Web_Accessible_Version.pdf.
- Dekker, L. 2018. Maritime Culture: A Sociological Perspective. ResearchGate, 30(2), 302-314.
- Ekawati, J. 2016. Indonesia's Global Maritime Axis Askew. Australian Institute of International Affairs. <https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/indonesias-global-maritime-axis-askew/>.
- European Commission. 2021. Trade. <https://ec.europa.eu/trade/policy/accessing-markets/investment/>.
- Indonesia.go.id. 2019. Indonesia Poros Maritim Dunia. <https://indonesia.go.id/narasi/indonesia-dalam-angka/ekonomi/indonesia-poros-maritim-dunia>.
- Ingggris. Department of Transport. 2019. Maritime 2050 Navigating The Future. assets.publishing.gov.uk.
- Ingggris. Maritime UK. 2021. Maritime 2050: Where Are We Now?. https://www.maritimeuk.org/documents/989/Maritime_UK_Maritime_2050_Progress_Report.pdf.
- International Maritime Organisation. 2019. Marine Environment. <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>.
- Kadin Indonesia. Juli 14 2021. Ini Tantangan Investasi di Indonesia. <https://kadin.id/news-event/news-detail/1776/ini-tantangan-investasi-di-indonesia>.
- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. 2021. Peringati HMN ke-57, Presiden Jokowi : Identitas Indonesia sebagai Bangsa Maritim Bukan Hanya Melalui Jargon Tapi Perlu Kerja Nyata. <https://maritim.go.id/peringati-hmn-ke-57-presiden-jokowi-identitas-indonesia/>.

- Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. 2018. Potret Keberhasilan Program Prioritas Kemenko Bidang Kemaritiman Periode 2015-2018. Biro Perencanaan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. ISBN: 978-623-90276-0-5.
- Kuswardini, A. 2020. Keistimewaan Laut Indonesia: Kekuatan dan Tantangannya. Mongabay.<https://www.mongabay.co.id/2020/06/24/keistimewaan-laut-indonesia-kekuatan-dan-tantangannya/>.
- Østhagen, A. 2020. Maritime boundary disputes: What are they and why do they matter?. Elsevier. 120. 104118. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104118>.
- Rochwulaningsih, Y. 2019. Jokowi perlu strategi baru untuk mencapai ambisi Poros Maritim Dunia. Ini caranya. The Conversation. <https://theconversation.com/jokowi-perlu-strategi-baru-untuk-mencapai-ambisi-poros-maritim-dunia-ini-caranya-126432>.
- Umah, A. 23 September 2021. Diam-Diam Luhut Susun Haluan Maritim Nasional 2045. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20210923094829-4-278483/diam-diam-luhut-susun-haluan-maritim-nasional-2045>.

TRANSFORMASI PEMBANGUNAN MANUSIA DAN PENALARAN DAYA LENTING MARITIM

Oleh: **Dr. Sylvia Prisca Delima, B.A., M.Sn., M.Si. (Han)**

ABSTRAK

Haluan Maritim Indonesia 2045 hanya akan berwujud cita-cita dan jargon apabila tanpa dukungan upaya transformasi dan tekad kuat berdaya lenting tinggi serta tolok ukur untuk mencapai hasil yang terstruktur. Istilah “negara maritim yang kuat” dan “bangsa bahari yang unggul” perlu dijabarkan secara terukur berdasarkan capaian pembangunan di mana unsur pendidikan dan riset kemaritiman sangat memegang peranan penting dalam luarannya sekaligus menjadikan ketercakupan masyarakat Indonesia sebagai bagian yang tidak terpisahkan. Gagasan pendidikan dan riset kemaritiman dalam tulisan ini disarikan dari analisis konten atas basis data pustaka tiga tahun terakhir mengenai arah maritim nasional serta rangkuman pembelajaran terbaik dari berbagai negara. Temuan dalam analisis konten ini kemudian disilangkan dengan konsep wawasan kemaritiman berbasis geografi manusia Indonesia dan pendekatan pembangunan berbasis maritim. Hasilnya adalah sejumlah gagasan pokok berkenaan dengan pendidikan dan riset kemaritiman yang dapat dipertimbangkan, serta lompatan yang diperlukan demi mewujudkan visi haluan maritim Indonesia. Namun demikian, kerangka waktu dan cakupan analisis ini perlu diperluas mengingat disrupsi pandemi covid-19 yang merambah di segala bidang dapat berdampak pada deviasi, walaupun mengingatkan pada pentingnya resiliensi di bidang kemaritiman termasuk pendidikan, pelatihan, dan riset pada sektor ini.

Kata Kunci: Pendidikan Kemaritiman, Riset Kemaritiman, Haluan Maritim Indonesia, Arah Maritim Nasional, Pembangunan Maritim.

PENDAHULUAN

Gagasan Haluan Maritim Indonesia dengan visi untuk menjadi pusat peradaban maritim dunia pada 2045 tentunya memerlukan kerja keras dan upaya lompatan yang luar biasa. Fakta sebagai negara kepulauan dan luas wilayah teritorial 70 persen berbentuk lautan belum cukup untuk dapat mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang kuat dan mewujudkan Indonesia menjadi bangsa bahari yang unggul. Dalam hal ini, Indonesia memerlukan strategi pembangunan maritim yang tidak saja membutuhkan transformasi luar biasa. Selain itu, strategi pembangunan juga memerlukan tekad kuat untuk mempertahankan daya lenting atau resiliensi, bahkan capaian dengan lompatan-lompatan khusus yang berfokus pada perkembangan kekuatan, ekonomi, dan peradaban maritim.

Pendefinisian “negara maritim yang kuat” atau “bangsa bahari yang unggul” dapat terus berganti seiring dinamika yang ada. Namun demikian, ada sejumlah capaian yang perlu diraih untuk memperlihatkan standar umum dari suatu negara maritim dan bangsa bahari yang mampu bersaing. Hal ini dapat dilihat dengan melakukan perbandingan dan pengidentifikasian praktik-praktik terbaik yang ada di dunia sebagai tolok ukur (*benchmarking*). Salah satu tolok ukur yang kerap dipakai berkenaan dengan isu kemaritiman adalah indikator-indikator pada Gol ke-14 Pembangunan Berkelanjutan, yaitu melestarikan samudera, laut, dan sumber daya kelautan secara berkelanjutan untuk pembangunan berkelanjutan (BPS, 2014). Selain itu, sejumlah regulasi yang komprehensif terkait pelayaran dan keselamatan di laut yang dikeluarkan *International Maritime Organization* (IMO), di mana Indonesia telah menjadi anggotanya sejak 1961, juga perlu diperhatikan.

Sistematika sederhana untuk melihat arah maritim negara-negara yang ada di dunia adalah dengan melihat tren terkini. Berdasarkan alasan itulah, tulisan ini dibuat dengan menggunakan metode analisis konten pustaka berbasis sintesis tinjauan pustaka. Data pustaka diambil dari literatur berbahasa Inggris dan Indonesia yang tersedia pada layanan koleksi pustaka digital (*e-resources*) Perpustakaan Nasional Republik Indonesia. Data ini cukup lengkap karena didukung sejumlah mesin pencarian basis data literatur. Penapisan pustaka dilakukan dengan memilih data tiga tahun terkini (2019-2021) yang berkenaan dengan

arah maritim nasional (national maritime direction) sebagai kata kunci. Data tiga tahun ini diasumsikan cukup mewakili kondisi antara jangka pendek (1 tahun) dan jangka menengah (5 tahun). Penapisan lebih lanjut dilakukan dengan memasukkan pendidikan dan pelatihan kemaritiman serta riset kemaritiman. Penapisan ini menghasilkan 1.194 pustaka (teks lengkap) berjenis jurnal akademik dan *review* yang telah ditinjau oleh mitra Bebestari sebagai kendali kualitas. Penapisan terkait pustaka untuk melihat 10 topik permasalahan yang paling populer menghasilkan 360 pustaka. Sintesis dari analisis konten ini diarahkan untuk melihat cepat untuk memperjelas keingintahuan serta mengkonfirmasi perkembangan wawasan maritim, pendidikan dan riset kemaritiman terkini di berbagai belahan dunia, serta penalaran daya lenting yang diperlukan pada bidang pendidikan dan riset kemaritiman.

WAWASAN KEMARITIMAN

Berkenaan dengan wawasan kemaritiman, sejumlah riset awal menunjukkan pentingnya rekonstruksi dan transformasi, terutama dalam cara pandang atau paradigma maritim, ekonomi berbasis maritim, serta kelembagaan atau tata kelola berbasis maritim. Upaya rekonstruksi ini penting dilakukan mengingat upaya luar biasa Indonesia dalam memperjuangkan konsepsi kepulauan (*archipelago*) dan Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) yang dipelopori oleh Djuanda dan kemudian diteruskan oleh Mochtar Kusumaatmadja dan Hasyim Djalal. Wawasan kemaritiman Indonesia yang khas adalah gagasan di mana wilayah daratan (tanah) dan air merupakan kesatuan tidak terpisahkan atau yang disebut dengan Wawasan Kesatuan Bangsa dan Negara. Hal ini dipopulerkan dengan istilah Wawasan Nusantara (Kusumaatmadja, 2003).

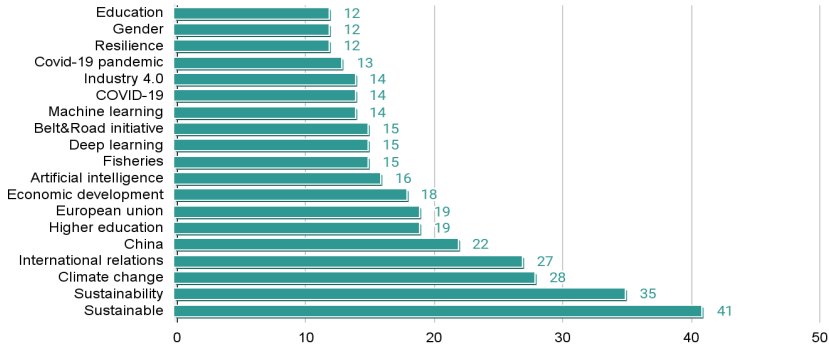
Selain wawasan “tanah (dan) air Indonesia”, ada sejumlah alasan lain mengapa Indonesia perlu merekonstruksi wawasan kemaritimannya. Salah satu hal yang mendasari adalah keprihatinan Emil Salim—begawan ekonomi Indonesia dan pakar lingkungan hidup - (sebagaimana disampaikan oleh Ismi Hadad dalam Nalang, 2020:18) mengenai tiga permasalahan besar dalam pembangunan pada abad ke-20, yaitu lingkungan hidup, keanekaragaman hayati, dan pembangunan berkelanjutan. Ketiga permasalahan tersebut berasal dari tantangan atas meningkatnya ancaman terhadap sumber daya alam (SDA) dan lingkungan hidup yang menjadi modal dasar pembangunan dan sumber

kehidupan umat manusia. Berkenaan dengan hal tersebut, Emil Salim meletakkan dasar konsepsi *resource enrichment*, yaitu upaya memperkaya manfaat keanekaragaman hayati untuk masyarakat dan lingkungan hidup yang lestari, alih-alih *resource exploitation* (eksploitasi sumber daya). Konsepsi pembangunan berkelanjutan ini berasal dari “kegalauan” Emil Salim (Emil Salim dalam Nalang, 2020: 40-44) yang merasa Indonesia “tak kunjung lepas landas.” Pendapat tersebut kemudian diperincinya dengan pendapatan yang “itu-itu saja” disertai rasio ketimpangan pendapatan (*gini ratio*) yang tinggi, rendahnya tingkat dan kualitas sumber daya manusia sehingga berpengaruh pada rendahnya produktivitas, luaran berbanding modal, serta daya saing. Hal ini masih ditambah dengan kurangnya penerapan ilmu, sains, dan teknologi yang mengedepankan keunggulan Indonesia berdasarkan kawasan kepulauan, serta kawasan tropis dengan keanekaragaman alam hayati dan plasma nutfah kedua terkaya di dunia.

Pengetahuan dan pemahaman mengenai Wawasan Nusantara sebagai wawasan kemaritiman Indonesia sangatlah penting dikuasai oleh bangsa Indonesia. Hal ini mengingat implikasi Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS 1982), yaitu peran strategis laut (Dahuri, 2014) termasuk hak berdaulat (*sovereign right*) di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif suatu negara pantai perlu dipertahankan agar pemanfaatan potensi sumber daya alam serta perlindungan lingkungan laut untuk keberlanjutan sumber daya laut dapat dilakukan semaksimal mungkin. Oleh sebab itu, pemahaman lebih lanjut terkait klaster industri kemaritiman untuk mengurangi disparitas pembangunan antarwilayah dan menjadi “sabuk pengaman” (*security belt*) wilayah NKRI (Dahuri, 2014), serta kesesuaian pemanfaatan ruang laut untuk menghindari konflik (Priyanta, 2021) sangat penting untuk diperhatikan dan dikuasai pengelolaannya.

Apabila melihat secara cepat pada koleksi pustaka digital dalam tiga tahun terakhir tentang arah maritim nasional berbagai negara terkait pendidikan dan pelatihan kemaritiman serta riset maritim (Gambar 1), perhatian terhadap pembangunan berkelanjutan dan keberlanjutan terlihat cukup mencolok melampaui isu lainnya. Topik ini diikuti dengan perubahan iklim (*climate change*). Dengan demikian, sangatlah jelas bahwa negara-negara pantai di dunia sangat memperhatikan permasalahan lingkungan, baik dalam hal pembangunan berkelanjutan, keberlanjutan itu sendiri, ataupun maupun perubahan iklim yang berdampak pada lingkungan.

Topik Pustaka



Gambar 1. Sepuluh besar topik pustaka digital tiga tahun terakhir tentang arah maritim nasional terkait pendidikan dan pelatihan kemaritiman serta riset maritim

(Sumber: Olahan mandiri)

Selain permasalahan lingkungan, pembahasan mengenai masalah maritim tidak terlepas dari isu hubungan internasional. Hal ini mengingat laut dan transportasi laut adalah penghubung internasional serta menjadi moda lintas batas yang telah berlangsung berabad-abad. Dalam perkembangan transportasi laut, dominasi negara-negara Eropa pada bidang kemaritiman modern berkat modernisasi alat dan perangkat maritim tidak terlepas dari revolusi industri. Namun demikian, saat ini, peralihan mulai terjadi dengan adanya pergeseran dominasi ke Asia terutama Tiongkok dengan adanya *Belt and Road Initiatives* (BRI). Perubahan mendasar yang mulai terlihat adalah peralihan teknologi ke arah digital. Pembelajaran dari berbagai negara memperlihatkan bahwa hal ini terkait dengan industri 4.0, upaya *deep learning*, serta penggunaan *machine learning* dan *artificial intelligence* (AI).

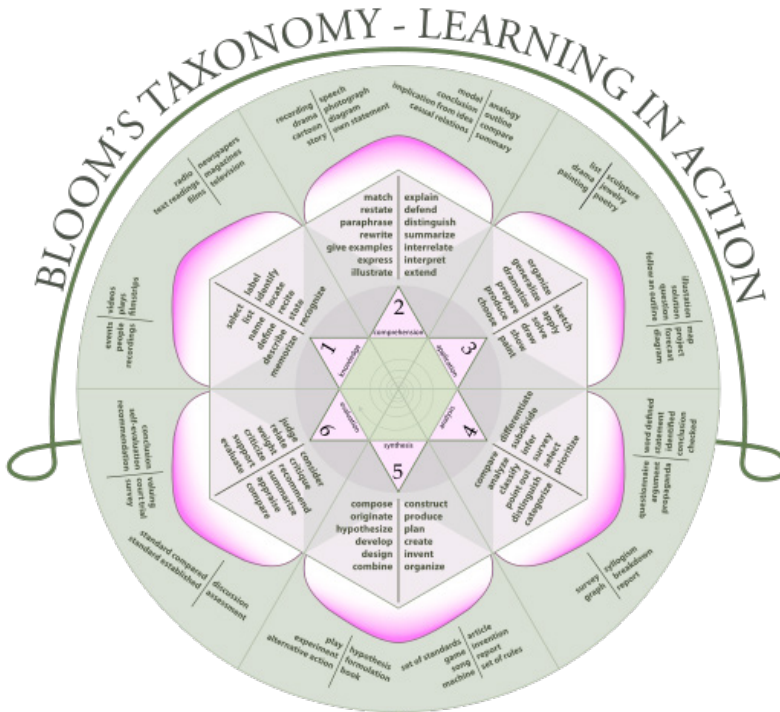
Pada saat artikel ini ditulis, berbagai perkembangan pada bidang kemaritiman di seluruh dunia juga terlihat mendapatkan gangguan dari pandemi covid-19 seperti halnya bidang-bidang lain. Namun demikian, secara positif, hal ini juga berdampak pada kesadaran akan pentingnya peningkatan keahlian dengan pendidikan, terutama pendidikan tinggi dan pendidikan vokasi, yang lebih ditujukan untuk meningkatkan daya lenting, kesetaraan gender, serta berbagai upaya pemeliharaan lingkungan laut dan upaya memaksimalkan sumber daya alam laut terutama perikanan.

Khusus mengenai perikanan, perhatian dunia terhadap isu ini cukup besar. Hal ini mengingat perikanan adalah salah satu sumber protein dunia yang lebih rendah dampaknya pada perubahan iklim apabila dikelola dengan prinsip kelestarian lingkungan. Namun demikian, perikanan juga rentan posisinya ditinjau dari berbagai permasalahan *Illegal Unreported Unregulated Fishing* (IUUF) yang kerap menjadi sorotan.

Dengan demikian, kilasan dari sintesis analisis konten memberikan konfirmasi tentang pengetahuan dan pemahaman atas permasalahan mendasar yang harus dihadapi, serta pembangunan yang harus dijalankan untuk menuju arah pembangunan maritim nasional agar Indonesia dapat bersaing dengan negara dan bangsa lain. Permasalahannya sekarang adalah bagaimana mengelola pengetahuan dan pemahaman tentang Wawasan Nusantara, wawasan pembangunan berkelanjutan, serta dinamika lingkungan menjadi suatu paket esensi pendidikan dan riset yang bersifat transformatif, serta mampu menjawab tantangan agar Indonesia dapat menjadi poros maritim dunia.

Transformasi Pembangunan Manusia

Pembangunan manusia tidak terlepas dari esensi pendidikan yang ada, begitu pula berbagai riset pendukung untuk mengembangkan ilmu pengetahuan, teknologi, dan seni (ipteks) yang ada. Walaupun kerap didengungkan dalam berbagai forum pembahasan mengenai pentingnya pembangunan manusia yang bersifat transformatif, sejumlah kritik muncul terkait proses pendidikan itu sendiri. Klasifikasi klasik dalam bidang pendidikan yang dikenal sebagai Taksonomi Bloom (1956) sebagaimana diilustrasikan pada Gambar 2, menjabarkan proses kognitif mulai dari (1) mendapatkan pengetahuan dan mengingat fakta dan konsep dari berbagai informasi yang ada; (2) memiliki pengertian atau pemahaman sehingga mampu menjelaskan; (3) mampu menerapkan atau mengaplikasikan berbasis spesifikasi atau sesuai dengan pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki, termasuk untuk memecahkan masalah; (4) menganalisis dan mampu melihat hubungan berdasarkan pola dan tren; (5) melakukan sintesis untuk mendapatkan ataupun menegaskan ide-ide baru; serta (6) mampu mengevaluasi serta memberikan penilaian tidak saja dengan melakukan perbandingan atas gagasan dan konsepsi yang ada, tetapi juga mampu mengevaluasi dan merekomendasikan aksi atau gagasan baru untuk suatu luaran yang diinginkan.



Gambar 2. Taksonomi Bloom
(Sumber: Traverso, 2008)

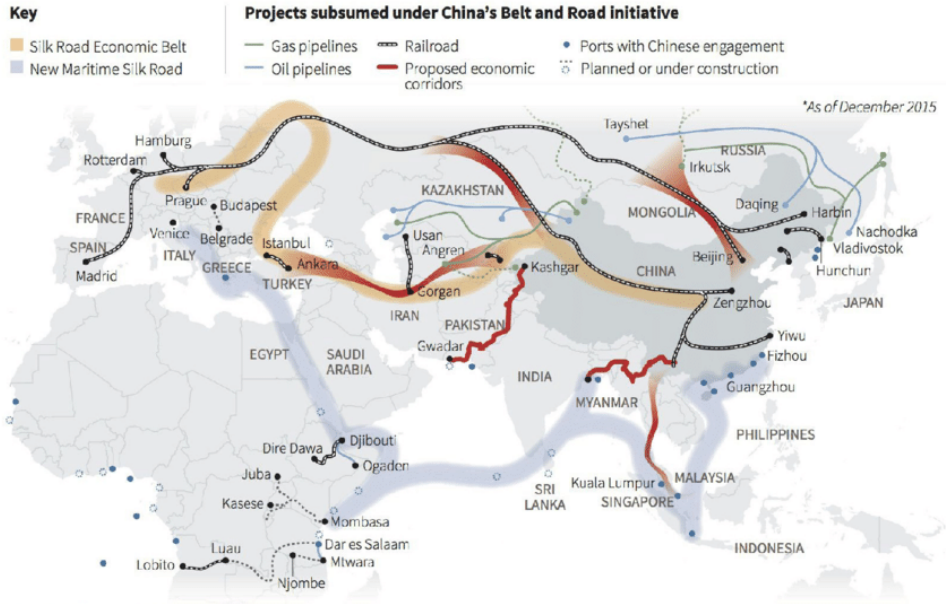
Proses pendidikan dan pelatihan dalam bidang apa pun - termasuk maritim - idealnya dirancang menurut taksonomi Bloom. Tujuannya adalah proses pembelajaran dan pemahaman yang didapat bisa menjadi lebih menyeluruh dan tidak parsial. Namun demikian, sejumlah pendekatan transformatif dapat dilakukan dengan melakukan pembelajaran yang sifatnya interdisiplin, multidisiplin, bahkan multi-proses. Fasilitasi terhadap pembelajaran seperti itulah yang kemudian dapat mendukung proses transformasi. Secara khusus, proses seperti ini, selain memberikan pengalaman-pengalaman baru, juga meningkatkan pemahaman, dan lebih penting lagi, mendorong perubahan kerangka pikir karena secara kritis menilai asumsi, kepercayaan, atau pemikiran sebelumnya, dengan merencanakan serta menerapkan berbagai hal untuk lebih dapat menjelaskan kepada dunia (Mezirow, 2000).

Pada situasi pandemi seperti sekarang ini, sejumlah transformasi secara masif terjadi karena didorong tuntutan untuk melakukan adopsi kebiasaan baru, beradaptasi, dan bertransformasi. Dalam skala yang lebih kecil, dinamika di ranah maritim dengan karakteristik lintas negara, multi-jangkauan, lingkungan beragam, bahkan rentan terhadap multi-risiko, pun membutuhkan kemampuan untuk melakukan penilaian risiko dan respons yang terukur, bahkan kerap perlu multi-proses (Zhang, 2020). Maka tidak mengherankan apabila dinamika lingkungan maritim juga menuntut adanya adaptasi dan transformasi secara terus-menerus (Portase, 2020).

Kondisi lingkungan maritim seperti itu memerlukan strategi pembangunan maritim yang terarah, sekaligus strategi pendidikan dan riset yang seiring-sejalan. Salah satu pendekatannya, adalah dengan strategi yang “membali” di mana unsur geografi menjadi penting (Joesoef, 2015). Oleh sebab itu, tidak mengherankan apabila sejumlah pemikiran Daoed Joesoef kaya akan unsur bumi, seperti geopolitik, geostrategi, geoekonomi, geokultur, geopendidikan, dan geodiplomasi. Lebih lanjut dalam pemikirannya mengenai studi strategi, Joesoef (2015) membandingkan Indonesia dengan India dan Tiongkok dalam upaya pembangunan ekonomi untuk meraih kemakmuran. Pembangunan ekonomi tidak dapat diterapkan begitu saja secara harfiah, namun perlu melihat konteks dan kondisi geografis yang ada. Sebagai contoh, Tiongkok berupaya menggabungkan wawasan darat dan lautnya dengan membangkitkan kembali semangat Jalur Sutra lewat *Belt and Road Initiative* (BRI) yang juga bersinggungan dengan kepentingan Indonesia (seperti yang terlihat pada Gambar 3). Inisiatif BRI ini akan semakin meningkatkan dinamika internasional, khususnya yang terjadi di kawasan. Perubahan yang terjadi tidak hanya dalam perekonomian negara-negara dan kawasan yang dilalui BRI, tetapi juga dalam konektivitas transportasi multimoda dan perdagangan multilateral (Lu, et al, 2018). Melihat Indonesia bersinggungan dengan BRI pada jalur laut, maka perlu adanya kemampuan dan penguasaan kepelabuhanan, konektivitas transportasi multimoda, serta kemampuan teknologi digital terkait maritim agar tidak mengalami ketergantungan besar terhadap negara lain. Di sisi lain, kapasitas bangsa Indonesia pun akan semakin diuji berhadapan dengan kemampuan bangsa lain di bidang kemaritiman.

Reviving the Silk Road

Announced by Chinese President Xi Jinping in 2013, the Silk Road initiative, also known as China's Belt and Road initiative, aims to invest in infrastructure projects including railways and power grids in central, west and southern Asia, as well as Africa and Europe.



Gambar 3. *Belt and Road Initiative (BRI)*

Sumber: *Mercator Institute for China Studies* (dalam Lu, et al., 2018)

Dari sejumlah sumber diyakini bahwa walaupun BRI dapat menguntungkan dalam segi ekonomi, pemahaman mengenai ancaman yang mungkin timbul perlu terus-menerus dikaji. Belakangan ini, malah ada tuntutan besar bagi Indonesia untuk menjadi kekuatan maritim menengah di antara *Belt and Road Initiatives* (BRI) dan *Free-Open Indo Pacific* (FOIP) agar perdamaian di kawasan tetap terjaga. Menjadi kekuatan menengah ini pun perlu strategi khusus (Pratiwi et al., 2021) apalagi mengingat kapasitas kemaritiman Indonesia yang masih terbatas dan masih perlu lebih ditingkatkan. Oleh sebab itu, kesadaran dan pemahaman mengenai hal ini perlu digugah, termasuk mengingatkan kembali tentang kenyataan alami yang sangat diabaikan oleh Indonesia, yaitu modal alam yang kaya sumber daya alam, serta fakta kondisi geografis Indonesia sebagai arsipelago di antara dua samudra. Lebih lanjut, kesadaran dan pemahaman maritim ini juga perlu ditingkatkan hingga ke tahap aplikasi

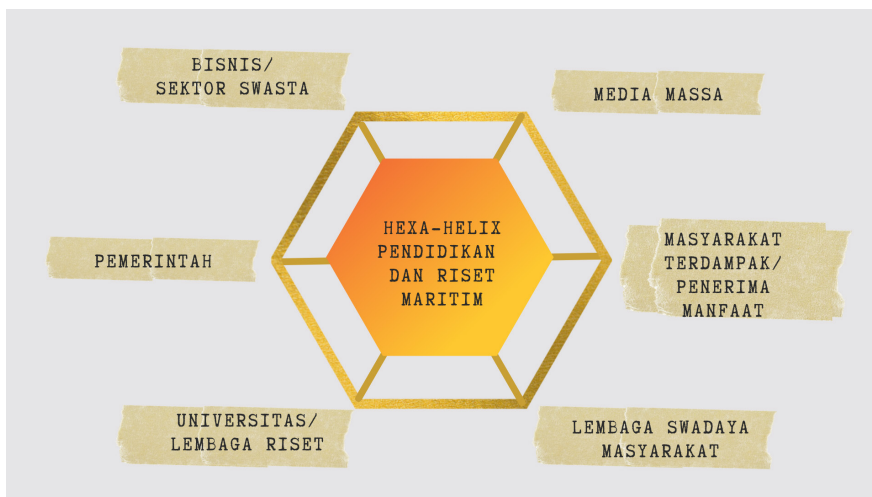
dan kemampuan serta pembangunan kapasitas di bidang maritim. Oleh sebab itu, setiap aspek pembangunan termasuk pendidikan, pemahaman terhadap kesatuan “tanah dan air” ini perlu dipertimbangkan untuk berproses menjadi satu kekuatan, terutama memasukkan “juga” laut demi ketahanan nasional (Joesoef, 2015). Apabila hal ini berhasil, tentunya harapan Emil Salim agar “bangsa Indonesia dapat menjadi tuan di tanahnya sendiri” serta “tinggal landas” dapat tercapai dengan pembangunan manusia yang sungguh tepat sasaran bahkan meraih lompatan pembangunan yang diperlukan.

Transformasi pembangunan manusia selain memerlukan pendekatan pendidikan dan riset yang bersifat interdisiplin, multidisiplin, dan multiproses, juga memerlukan formulasi kebijakan makro yang tepat untuk mendorong dan menjamin keberhasilannya. Hal ini mengingat daya ungkit yang ada di suatu sektor juga diperlukan untuk dapat meningkatkan daya ungkit di sektor lain. Secara lebih khusus lagi, pemahaman mengenai keragaman geografis, budaya, dan kapasitas masyarakat Indonesia atau geo-manusia menjadi penting. Dalam berbagai upaya transformatif, pendekatan yang mempertimbangkan masyarakat beserta budayanya dan berbasis alam terbukti dapat memicu berbagai inovasi dengan minimum konflik atau disrupsi sosial. Terminologi yang dikenal sebagai *Nature-Nested Community Drives Innovation* (Krittayaruangroj, et al. 2021) ini sebenarnya telah akrab bagi masyarakat Indonesia dengan berbagai kearifan lokal yang ada serta lewat pepatah “alam takambang jadi guru.” Dalam hal ini, pembelajaran dan berbagai kegiatan pendidikan di Indonesia perlu kembali melihat berbagai kejadian dan fenomena yang ada di alam. Pembelajaran yang bersifat holistik ini disinyalir mampu memberi kemampuan untuk menyesuaikan diri, mengembangkan diri, sekaligus bisa selaras dengan alam dan menjamin keberlangsungan alam itu sendiri.

Hexa Helix Pendidikan dan Riset Kemaritiman

Pendidikan dan riset kemaritiman perlu mendapatkan dukungan kuat dari berbagai pemangku kepentingan. Literasi kemaritiman yang menjadi kunci keberhasilan atau capaian pendidikan dan riset kemaritiman, hanya akan bisa dilakukan dengan kemitraan yang efektif (Garcia & Cater, 2020). Lebih lanjut, Garcia dan Cater (2020) menjelaskan

bahwa tantangan terbesar dalam berbagai model kolaborasi atau model helix adalah kurangnya kemitraan yang efektif. Hal ini dapat terjadi karena terbatasnya transfer pengetahuan secara sistematis, kurangnya pelatihan pelaku sektor maritim, kesulitan dalam berkomunikasi terkait bahasa dan interpretasi, lemahnya kolaborasi industri, serta pengabaian yang dilakukan pemerintah terkait strategi. Dari berbagai pembahasan, kurangnya inklusivitas atau pelibatan masyarakat sehingga masyarakat tidak hanya berlaku sebagai objek, tetapi juga sebagai subjek penting dalam upaya transformasi dan pembangunan manusia. Oleh sebab itu, pendekatan yang diambil di sektor kemaritiman lebih tepat dengan menggunakan paradigma hexa helix (Rachim, 2020) sebagaimana terlihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Hexa Helix Pendidikan dan Riset Maritim
(Sumber: Rachim, 2020 dengan Modifikasi)

Pendekatan hexa helix (Gambar 4) melibatkan enam pemangku kepentingan, yaitu Pemerintah, Dunia bisnis, Universitas/Lembaga Riset, LSM, Media Massa, baik media tradisional maupun media baru, serta masyarakat, baik sebagai masyarakat terdampak ataupun sebagai penerima manfaat. Pendekatan hexa helix seperti ini perlu

dilakukan untuk memberikan dukungan dan penguatan pada sektor kekuatan maritim, ekonomi maritim, dan peradaban maritim. Sebenarnya bukan saja terkait maritim belaka, tetapi juga pada kolaborasi di mana masyarakat memegang peranan penting atau di mana inklusi sosial perlu dilakukan dalam pengelolaan kegiatan yang ada. Khusus berkenaan dengan pengelolaan sumber daya laut, terdapat 11 sektor yang perlu menjadi perhatian, yaitu (1) perikanan tangkap, (2) perikanan budi daya, (3) industri pengolahan hasil perikanan, (4) industri bioteknologi kelautan, (5) pertambangan dan energi, (6) pariwisata bahari, (7) hutan mangrove, (8) perhubungan laut, (9) sumber daya wilayah pulau-pulau kecil, (10) industri dan jasa maritim, dan (11) SDA nonkonvensional. Dengan jaringan hexa helix, kerja sama lintas sektor diharapkan dapat terbangun dengan baik, serta tetap mengutamakan pembangunan manusianya.

Pendekatan hexa helix sendiri sering dilakukan dalam pengelolaan kebencanaan di mana masyarakat rentan yang terdampak bencana perlu diperhitungkan sebagai salah satu *stakeholder* penting. Di sisi lain, negara seperti Indonesia dengan tingkat kekohesifan masyarakat lokal cukup terjaga, menjunjung semangat demokratis, termasuk adanya pendekatan humanis dalam rancangan program atau kegiatan yang berpusat pada manusia (*human-centered design*), kolaborasi aktif keenam pemangku kepentingan ini menjadi sangat krusial. Pendekatan semacam ini juga meminimalkan terjadinya bias, konflik sosial, ataupun rendahnya tingkat inklusi atau yang kini umum dikenal dengan istilah GEDSI (akronim dari *Gender, Equality, Disability, and Social Inclusion*).

Dalam pendekatan helix, kolaborasi menjadi penting, karena ada tuntutan untuk saling memahami dan kemudian bekerja sama demi kepentingan dan keuntungan bersama, atau mencari solusi bagi masalah yang dihadapi. Oleh sebab itu, tidaklah mengherankan apabila sejumlah kolaborasi atau kemitraan justru sangat berhasil di masa pandemi covid-19. Hal ini karena berbagai pihak sama-sama tergugah untuk mampu melampaui hambatan yang ada. Khususnya pada bidang kemaritiman, sebagian besar praktik terbaik dan kerja sama yang berhasil dilakukan di berbagai negara adalah meningkatkan keterampilan berbahasa asing, pembelajaran digital, serta pembelajaran yang melibatkan teknologi tinggi seperti simulasi, AI, dan *machine learning*. Sejumlah praktik terbaik juga memperlihatkan adanya pemanfaatan waktu selama pandemi untuk meninjau ulang pendidikan vokasi sehingga dapat lebih mendekatkan

pendidikan dan pelatihan dengan keahlian yang dibutuhkan di pasar tenaga kerja. Sejumlah negara lain meninjau kembali keterkaitan indikator pada SDGs, regulasi internasional seperti IMO, dan upaya perencanaan untuk dapat bergerak cepat setelah restriksi akibat pandemi berkurang. Hal-hal terkait pendidikan dan riset semacam ini yang perlu disadari oleh para pemangku kebijakan di bidang pendidikan dan riset, agar Indonesia dapat mengejar ketertinggalannya.

Selain adanya standar capaian pada bidang pendidikan dan riset yang perlu diraih, formulasi kebijakan yang sifatnya makro dengan triangulasi kebijakan pembangunan berkelanjutan, baik dalam perencanaan pembangunan jangka menengah dan panjang ataupun maupun jangka pendek yang berhaluan maritim, sekaligus memperhatikan sektor khusus maritim menjadi tantangan tersendiri. Suatu model perencanaan strategis khususnya di bidang pendidikan dan riset perlu dibuat untuk menjembatani berbagai permasalahan yang ada. Perencanaan strategis yang diterjemahkan melalui *Balanced Scorecard* (BSC) diharapkan mampu mengisi berbagai celah pendidikan dan riset sekaligus meningkatkan efisiensi dan efektivitas lembaga-lembaga pendidikan dan riset dalam memenuhi target capaian (Kaplan & Norton, 2001; Tohidi, et al., 2010). Pendekatan seperti ini memang jarang dilakukan, tetapi bukannya tidak mungkin dilakukan sehingga pemetaan yang jelas tentang kondisi pendidikan dan riset, serta celah-celah yang ada pada luaran ataupun kecocokan dengan pasar tenaga kerja dapat segera dilihat untuk diambil tindakan pengelolaan strategis yang sesuai. Pendekatan dengan menggunakan *Balanced Scorecard*, diharapkan selain mampu meraih target capaian juga memberikan visi untuk lompatan ataupun inovasi yang perlu dilakukan, tidak hanya untuk bertahan, namun juga tangguh atau berdaya lenting tinggi.

Penalaran Daya Lenting Maritim

Daya lenting atau resiliensi menjadi bagian yang tidak terpisahkan terutama dalam pembangunan maritim. Mitigasi menjadi keniscayaan, baik di area pesisir ataupun maupun laut, terutama terkait badai, peningkatan permukaan air laut sehingga menyebabkan banjir, erosi, ataupun dampak sosial, ekonomi, atau lingkungan. Perubahan iklim

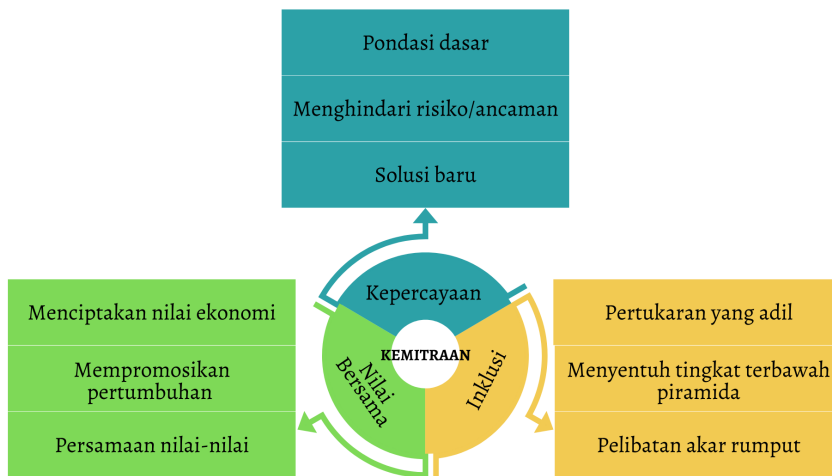
global serta sejumlah anomalnya menjadi perhatian terkait pentingnya pendekatan yang bersifat terintegrasi, dinamis, dan sistematis untuk menilai dan melakukan mitigasi ancaman tidak cuma banjir, erosi pantai, peningkatan tekanan antropogenik, serta kerusakan habitat manusia secara jangka panjang. Teknik pengelolaan pesisir serta pertahanan pesisir adalah tantangan perubahan iklim global yang memerlukan keahlian tersendiri (Zanuttigh, et al., 2015). Bagi Indonesia, yang berada di daerah cincin api, daya lenting ini tidak cuma terkait perubahan iklim, tetapi juga sebagai akibat aktivitas vulkanik yang dapat memicu tsunami sehingga memerlukan pengelolaan mitigasi tersendiri.

Penalaran daya lenting maritim akan diperlukan terutama terkait infrastruktur maritim dan habitat manusia di kawasan pesisir dan laut, terutama sebagai akibat dari konektivitas internasional. Revolusi industri dalam ranah maritim yang mengarah ke industri 4.0 dengan peralihan ke industri digital, *deep learning*, *machine learning*, dan *artificial intelligence* (AI) bahkan teknologi nano telah merambah ke berbagai bidang. Dalam ranah maritim, penambangan lepas pantai, transportasi laut, dan perikanan menjadi tiga hal utama yang menurut analisis konten cukup masif mulai dilakukan oleh negara-negara lain. Selain itu, perhatian terhadap unsur keselamatan dan keamanan, serta kemaslahatan manusia pun memperlihatkan pergerakan bahwa industri maritim telah mengarah menuju industri 5.0.

Di sisi lain, penalaran daya lenting maritim ini bukan saja terbatas pada upaya pemikiran modern dengan teknologi tinggi, tetapi juga dengan melihat berbagai aspek kearifan lokal yang ada. Kekayaan kearifan lokal berbentuk kepercayaan dan praktik masyarakat pesisir dapat diinventarisasi untuk membangun pendidikan dan riset yang bertumpu pada masyarakat lokal itu sendiri. Apabila perlu, pengetahuan dan pemahaman lokal yang biasanya berupa adat kebiasaan baik seperti ini dapat distrukturkan menjadi suatu bentuk aturan yang direkognisi seperti hukum adat atau peraturan pemerintah daerah untuk menjamin keharmonisan lingkungan dan masyarakat. Namun demikian, perlu diwaspadai sejumlah pemikiran yang berbasis takhayul ataupun cara berpikir tidak logis. Pada sejumlah masyarakat yang masih tradisional, pengembangan nalar sebagai bagian dari perjumpaan dengan “dunia luar” mungkin masih dikalahkan dengan dengan perasaan atau pengalaman yang berlaku. Namun, pengembangan pikiran dari fakta atau prinsip yang berlaku di masyarakat perlu didorong oleh berbagai

perjumpaan dengan “dunia luar” sehingga prinsip adaptasi, adopsi, dan transformasi menjadi berlaku.

Dalam konteks pembangunan manusia, apabila suatu masyarakat mampu melakukan adaptasi, adopsi, bahkan bertransformasi untuk suatu hal yang baru, maka dapat dikatakan masyarakat tersebut telah siap untuk melakukan kemitraan yang berkelanjutan. Kemitraan berkelanjutan (Gambar 5) memiliki tiga unsur penting, yaitu membangun kepercayaan, adanya nilai-nilai bersama, serta unsur inklusivitas baik dari masyarakatnya ataupun dari organisasi-organisasi pendukungnya.



Gambar 5. Kemitraan Berkelanjutan dalam Pendidikan dan Riset
(Sumber: Pembahasan mengenai kemitraan dengan sejumlah pakar)

Dari pembelajaran dan praktik terbaik mengenai kemitraan, unsur saling membangun kepercayaan dapat diraih apabila pihak yang bermitra memiliki pondasi dasar yang sama, melakukan kegiatan yang menghindari risiko atau dapat mengancam kemitraan, serta bersama-sama bekerja untuk membuat suatu solusi baru. Dalam kemitraan yang berkelanjutan, nilai bersama menjadi penting. Adanya nilai ekonomi serta kegiatan yang menciptakan pertumbuhan menjadi pendorong keberlanjutan agar kemitraan dapat terus berlangsung. Kondisi seperti ini tercipta berkat kebersamaan dalam mengusung nilai yang sama. Inklusi

seluruh lapisan dan unsur masyarakat pun perlu mengusung adanya pertukaran yang adil, mengikutsertakan masyarakat hingga tingkat terbawah dari piramida sosial, serta adanya pelibatan masyarakat hingga ke akar rumput. Berkenaan dengan upaya pembangunan manusia serta penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi, kemitraan dapat menjamin ketersediaan biaya pendidikan dan pelatihan ataupun riset yang berlangsung. Pemberian beasiswa dan hibah yang bersifat terukur akan mampu mendorong pengetahuan. Demikian juga dengan pembangunan ekonomi berkelanjutan dan pemerataan pembangunan. Dalam hal ini, pemberian dana bergulir serta kredit UMKM dapat memicu lebih banyak transformasi daripada pemberian bantuan baik itu bantuan sosial dan bantuan ekonomi. Mengingat cara pandang masyarakat tentang bantuan adalah sama dengan donasi, maka kerap dana-dana bantuan ini tidak mampu menggugah atau meningkatkan daya lenting.



Gambar 6. Pendekatan *Nested-SDGs*
(Sumber: Rockström dan Sukhdev, 2016)

Daya lenting maritim tidak akan pernah terlepas dari aspek ekonomi, sosial, dan ekologi dalam pembangunan berkelanjutan. Berkenaan dengan itu, jaminan ketahanan nasional serta tata kelola kelembagaan yang mendukung ketahanan nasional perlu mendapatkan perhatian. Rockström dan Sukhdev (2016) memberikan pemahaman menarik tentang bagaimana SDGs secara langsung atau tidak langsung

terhubung dengan ketersediaan makanan yang sehat dan berkelanjutan (Gambar 6). Dalam hal ini, lapisan biosfer (*biosphere level*), bumi (*place*) termasuk laut dan sumber daya alam penyedia makanan sangatlah diperlukan masyarakat (*people*) dalam menjamin tatanan kehidupannya. Di tingkat masyarakat (*society level*), demi ketersediaan pangan dan pendukungnya, ataupun untuk alasan ketahanan lainnya sehingga tercipta kondisi damai (*peace*), masyarakat akan membuat aspek ekonomi semakin berjalan (*prosperity*). Semakin tinggi taraf hidup masyarakat akan semakin kompleks pula tingkat ekonomi yang dijalankan, sehingga hal ini membentuk tingkatan ekonomi (*economy level*) sendiri. Untuk membangun keselarasan serta untuk mengatur seluruh kompleksitas yang terjadi sebagai imbas pembangunan manusia, kemitraan (*partnership*) menjadi keniscayaan agar berbagai hubungan yang terjadi di masing-masing tingkat dapat berjalan lancar serta, berdampak daya lenting sosial dan ekologi (*social ecological resilience*) serta memberikan keuntungan mutual bagi kesejahteraan (*well-being*) baik dalam tataran keberlanjutan (*sustainability*), pengelolaan lingkungan, serta tata kelola yang baik (*good governance*), yang melibatkan berbagai aktor, baik di sektor pemerintah maupun non pemerintah (Biggs, Schluter, dan Schoon, 2015).

Penutup

Dinamika lingkungan maritim, baik nasional maupun internasional menuntut adaptasi, adopsi kebiasaan baru, serta transformasi terus-menerus. Rancangan pembangunan dengan dukungan pendidikan dan riset yang dilakukan secara linear akan sulit mencapai hasil yang diharapkan. Oleh sebab itu, keberanian membuat lompatan-lompatan besar, serta fasilitasi untuk membuat inovasi-inovasi berbasis pengalaman baru yang dilakukan secara interdisiplin, multidisiplin, bahkan multiproses, diharapkan mampu mempercepat proses pembelajaran dan dalam pencarian solusi berbagai permasalahan baru. Dalam bidang pendidikan dan riset maritim, rekonstruksi wawasan kemaritiman diperlukan untuk mengemas Wawasan Nusantara, wawasan pembangunan berkelanjutan, serta dinamika lingkungan menjadi suatu paket esensi pendidikan dan riset yang bersifat transformatif serta menunjang transformasi pembangunan manusia yang berdaya lenting.

Di satu sisi, capaian pembangunan khususnya di bidang pendidikan dan riset memang perlu dilakukan secara terukur untuk dapat melihat dan menyesuaikan dengan apa yang diperlukan di pasar tenaga kerja, kondisi kawasan, ataupun pengembangan bangsa dan negara Indonesia itu sendiri. Di sisi lain, agilitas dan fleksibilitas tinggi dalam hal pendidikan dan riset pendukung yang nyata sangatlah diharapkan agar bangsa Indonesia tidak hanya menjadi penonton, baik di dalam maupun di luar negeri. Dalam hal ini, formulasi kebijakan makro yang mengesampingkan mengenyampingkan ego-sektoral menjadi kunci utama untuk rekonstruksi wawasan kemaritiman baru, yang bukan saja berdasarkan sejarah, fakta geografis, tetapi juga realitas wawasan kebangsaan, dan dinamika lingkungan strategis. Oleh sebab itu, pendekatan berbasis hexa helix dengan kemitraan yang mengedepankan kepentingan masyarakat perlu didorong dalam pembangunan maritim, sehingga tidak saja berdampak positif bagi pembangunan manusianya, tetapi juga tetap memperhatikan lingkungan secara berkelanjutan.

Perlu kerja keras dan tata kelola yang baik untuk mewujudkan visi haluan maritim Indonesia. Apakah pendidikan dan pelatihan yang ada cukup membekali segenap komponen bangsa untuk membentuk bangsa maritim yang tangguh? Apakah riset kemaritiman dapat menopang dan mengisi celah-celah yang selalu harus terus dipenuhi? Pengawasan dan evaluasi yang memberikan tidak hanya kritik membangun serta rekomendasi untuk menuju solusi yang saling terhubung, tentunya perlu selalu dilakukan. Dalam hal ini, selain mengadopsi dan beradaptasi teknologi dan pemahaman baru, Indonesia perlu melakukan transformasi mendasar untuk dapat berpijak pada kekuatan manusianya sendiri. Untuk itu, pembangunan manusia dan penalaran daya lenting maritim perlu dipertimbangkan sebagai esensi pendidikan dan riset Indonesia yang dalam perkembangannya kini mengarah ke industri 5.0.

REFERENSI

- Biggs, Reinetta & Schluter, Maja, & Schoon, Michael, L. [Peny.]. 2015. *Principles for Building Resilience: Sustaining Ecosystem Services in Social-Ecological Systems*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bloom, Benjamin S., et al. 1956. *Taxonomy of Educational Objectives: the Classification of Educational Goals. Handbook I: Cognitive Domain*. New York: David McKay Company.
- Dahuri, Rokhmin. 2014. "Hari Nusantara dan Poros Maritim Dunia". *Media Indonesia*, 13 Desember 2014. Diunduh dari <http://pkspl.ipb.ac.id/berita/detail/hari-Nusantara-dan-poros-maritim-dunia>.
- Garcia, Olga & Cater, Carl. 2020. *Life Below Water; Challenges for Tourism Partnerships in Achieving Ocean Literacy*. Journal of Sustainable Tourism. DOI: 10.1080/09669582.2020.1850747.
- Lu, Hui, et al. 2018. *China Belt and Road Initiative: How Revival of the Silk Road Could Impact World Trade*. Eropa: RAND. DOI: 10.7249/RB10029.
- Joesoef, Daoed. 2015. *Studi Strategi: Logika Ketahanan dan Pembangunan Nasional*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.
- Kaplan, Robert S. & Norton, David P. 2001. *Strategy-Focused Organization: How Balanced Scorecard Companies Thrive in the New Business Environment*. Boston: Harvard Business School Press.
- Kementerian PPN/Bappenas. 2019. *Indonesia 2045: Berdaulat, Maju, Adil, dan Makmur*. Jakarta: Kementerian PPN/Bappenas. Diunduh dari https://www.bappenas.go.id/files/Visi%20Indonesia%202045/Ringkasan%20Eksekutif%20Visi%20Indonesia%202045_Final.pdf
- Krittayaruangroj, Krittawit, et al. 2021. *Nature-Nested Community Drives Innovation to Foster Sustainable Tourism*. Journal of Hunan University Natural Sciences. Vol. 48, No. 8. Diunduh dari <http://jonuns.com/index.php/journal/article/viewFile/696/693>.
- Kusumaatmaja, Mochtar. 2003. *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut ke-III*. Jurnal Hukum dan Pembangunan. Vol. 33 No. 1. DOI: 10.21143/jhp.vol33.no1.1376
- Mezirow, Jack. 2000. *Learning as Transformation: Critical Perspectives on a Theory in Progress*. San Francisco: Jossey Bass.

- Nalang, Vidya, et al. [Peny.]. 2020. *90 Tahun Prof. Emil Salim, Pembangunan Berkelanjutan: Menuju Indonesia Tinggal Landas 2045*. Jakarta: Yayasan Kehati.
- Portase, Ovidiu. 2020. *Coherence, Synergy, and Sustainability in the Development of the Romanian Naval Forces in the Medium and Long Term*. Romanian Military Thinking. Special Issue, Issue 4, hal. 402-447.
- Pratiwi, Fadhila I., et al. 2021. *Global Maritime Fulcrum: Indonesia's Middle Power Strategy Between Belt And Road Initiatives (BRI) and Free-Open Indo Pacific (FOIP)*. Central European Journal of International & Security Studies, Vol. 15 Issue 3, hal. 30-54.
- Priyanta. Maret, 2021. *Implikasi Konsep Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang Laut dalam Pengelolaan Sumber Daya Kelautan Berkelanjutan*. Wawasan Yuridika. Vol. 5. No. 1, hal. 20-39. DOI: 10.25072/jwy.v5i1.361.
- Rachim, Abd., et al. 2020. *Hexa Helix: Stakeholder Model in the Management of Floodplain of Lake Tempe*. Prizren Social Science Journal. Vol. 4. No. 1. DOI: 10.32936/pssj.v4i1.141
- Rockström, Johan & Sukhdev, Pavav. 2016. *A new way of viewing the Sustainable Development Goals and how they are all linked to food*. Stockholm Resilience Centre. Stockholm: Stockholm University. Diakses dari <https://www.stockholmresilience.org/research/research-news/2016-06-14-how-food-connects-all-the-sdgs.html>.
- Tohidi, Hamid & Jafari, Aida & Afshar, Aslan A. 2010. *Using Balanced Scorecards in Educational Organizations*. Procedia - Social and Behavioral Sciences. Vol. 2, hal. 5544-5548. DOI: 10.1016/j.sbspro.2010.03.904.
- Traverso, John M. K. 2008. *Bloom's Rose*. Karya Seni terdaftar pada CC BY-SA 3.0, diunduh dari <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4000460>.
- Zanuttigh, Barbara, et al. [Peny.]. 2015. *Coastal Risk Management in a Changing Climate*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Zhang, Yunfei. 2020. *Public Policy Risk Assessment and Response of International Maritime Transport*. Journal of Coastal Research. Supplement. Vol. 112, hal. 443-116.

PENGELOLAAN SUMBER DAYA KELAUTAN DALAM PERSPEKTIF EKONOMI POLITIK

Oleh: **Thomas Nugroho**

ABSTRAK

Sumber daya kelautan menyimpan potensi ekonomi yang sangat besar dan esensial, serta menjadi tumpuan kehidupan manusia meliputi pangan, energi, mineral, kesehatan, wisata, dan transportasi. Seiring dengan makin meningkatnya pemanfaatan sumber daya kelautan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia, nilai ekonomi kelautan dunia pun mengalami peningkatan yang pesat dari 1,5 triliun US dolar pada 2010 menjadi 3 triliun US dolar pada 2030. Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia dengan dua per tiga wilayah negara adalah lautan, juga turut mengambil bagian dalam pembangunan dan pemanfaatan sumber daya kelautan dengan berbagai aktivitas ekonomi yang diperkirakan bernilai lebih dari 188,5 miliar US dolar per tahun. Upaya pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kelautan selama dua dekade mampu mendorong peningkatan kontribusi nilai tambah bruto pada perekonomian nasional menurut sektor seperti di bidang konstruksi, industri, pertambangan laut, penangkapan dan budi daya, pariwisata bahari, pelayaran maritim dan pertahanan maritim. Namun disisi lain juga terjadi berbagai problematika ekonomi dan politik yang menghambat proses perubahan dan percepatan menuju visi Indonesia menjadi poros maritim dunia. Tulisan ini menguraikan pengelolaan sumber daya kelautan yang dijalankan dengan prinsip-prinsip dasar antara lain berkelanjutan, keterpaduan, transparansi, partisipasi, dan keadilan menghadapi berbagai tantangan dan masalah menyangkut realitas sosial, interaksi proses ekonomi, politik, kepentingan, dan kekuasaan dalam pembangunan di masyarakat.

Kata Kunci: Pengelolaan, Sumber Daya, Kelautan, Ekonomi, Politik.

PENDAHULUAN

Sumber daya laut menyimpan potensi ekonomi yang sangat besar dan esensial, dan diyakini sebagai sumber kehidupan manusia serta menjadi

masa depan yang dapat meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan suatu bangsa (Konar dan Ding 2020). Laut menjadi aset ekonomi dunia yang sangat penting dan strategis dengan nilai diperkirakan mencapai 24 triliun US dolar serta dapat menghasilkan barang dan jasa senilai 2,5 triliun US dolar (Trudeau 2020). Laut juga menjadi jalur transportasi yang vital yaitu sekitar 90 persen barang-barang yang diperdagangkan diberbagai belahan dunia didistribusikan dengan melintasi laut. Selain itu, ratusan juta penduduk dunia menggantungkan hidupnya bekerja di laut pada kegiatan penangkapan dan budi daya ikan, transportasi dan kepelabuhanan, wisata, energi, farmasi dan komestik, dan konstruksi (Ebarvia 2016 dan Stuchtey *et al.* 2020). Dengan semakin tinggi tingkat pemanfaatan sumber daya laut, nilai ekonomi laut pun mengalami tren peningkatan yang diperkirakan mencapai dua kali lipat yaitu dari 1,5 triliun US dolar pada 2010 menjadi 3 triliun US dolar pada 2030 (United Nations 2021).

Sumber daya laut selain memberi manfaat ekonomi dan sosial, juga memberi manfaat lingkungan dan kesehatan yang nilainya lebih besar antara empat hingga lima kali dibandingkan dengan nilai ekonominya (Konar dan Ding 2020). Hal ini menggambarkan laut tidak hanya sebagai sumber kehidupan yang menyediakan dan mendukung berbagai ragam kegiatan ekonomi serta memungkinkan terjadi pertumbuhan industri seperti pangan, energi, farmasi, jasa rekreasi dan budaya, perdagangan dan transportasi, konstruksi dan jasa konstruksi; tetapi laut juga sebagai bagian yang dominan mencakup 71 persen dari total luas permukaan bumi dan lebih dari 95 persen adalah biosfer memberi dukungan bagi kehidupan semua makhluk hidup di planet bumi dengan menghasilkan oksigen, menyerap karbon dioksida, mendaur ulang nutrisi, serta mengatur iklim dan suhu global (Keeble 1988 dan Kathijotes 2013).

Penyediaan kebutuhan barang dan jasa yang berasal dari berbagai aktivitas ekonomi dan industri yang berbasis pada sumber daya laut akan terus bertambah seiring dengan pertambahan jumlah penduduk dunia yang diperkirakan juga meningkat dari 7,1 miliar pada 2012 menjadi 8,3 miliar pada 2030; dan 9,8 miliar pada 2050 (National Intelligence Council 2012 dan Costello *et al.* 2020). Peningkatan pemanfaatan sumber daya laut tercermin antara lain dari kebutuhan pangan dan transportasi. Kebutuhan pangan dunia yang bersumber dari laut diperkirakan meningkat antara 36–74 persen atau mencapai sekitar 21–44 juta ton pada 2050 (Costello *et al.* 2020). Demikian juga volume perdagangan

dunia melalui jalur laut mencapai 11,08 miliar ton pada 2019 atau naik 0,5 persen dibandingkan pada 2018 (UNCTAD 2020). Situasi ini menunjukkan bahwa manfaat yang besar dari sumber daya laut mengandung risiko sebab menghadapi tekanan makin tingginya pertumbuhan dari berbagai aktivitas ekonomi yang berbasis dan terkait dengan sumber daya laut, permintaan kebutuhan barang dan jasa dari penduduk dunia dan juga ketidakpastian iklim. Fenomena ini yang mendorong dan menggerakkan terjadinya eksploitasi sumber daya laut yang berlebih seperti *overfishing*, polusi, perubahan iklim, dan hilangnya biodiversitas sehingga berpotensi mengikis atau mengurangi kemampuan laut untuk dapat menjadi sumber kehidupan dan kemakmuran secara berkelanjutan (Konar dan Ding 2020).

Selain itu, akses pada sumber daya laut bisa menimbulkan dampak negatif dan berbahaya apabila didistribusikan secara tidak adil. Dampak negatif tersebut mencakup pada lingkungan, kesehatan, hilangnya mata pencaharian, keterbatasan kemampuan peluang finansial pada kelompok masyarakat yang rentan, ketahanan dan keselamatan pangan serta gizi. Akses pada sumber daya laut yang tidak adil disebabkan oleh kuatnya berbagai kepentingan termasuk negara, masyarakat dan entitas pelaku ekonomi dalam pengaturan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut (Österblom *et al.* 2018).

Meskipun laut memainkan peranan yang sangat penting sebagai sumber kemakmuran dan kesejahteraan suatu bangsa, namun tidak dapat dihindari dalam pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut terjadi kompetisi antar-*stakeholder* sesuai kepentingannya dengan ragam peristiwa yang mengikutinya seperti eksploitasi berlebih, pencemaran laut, perusakan habitat dan ekosistem, serta aktivitas ilegal lainnya termasuk korupsi yang mempercepat terjadi proses degradasi lingkungan dan ekosistem laut, serta memperlebar kesenjangan sosial ekonomi termasuk akses pada sumber daya. Ketimpangan pada akses sumber daya laut menimbulkan keresahan dan konflik sosial, serta instabilitas politik yang dapat mengganggu agenda pembangunan ekonomi (Österblom *et al.* 2018 dan Bax *et al.* 2021).

Oleh karena itu, diperlukan kepedulian lingkungan meliputi pemahaman, kesadaran, serta komitmen dari *stakeholder* yang terlibat dari berbagai level untuk menghadirkan konsep pengaturan pengelolaan sumber daya laut yang mendukung pertumbuhan ekonomi, perlindungan lingkungan dan ekosistem, dan keadilan sosial yang mencakup akses

pada sumber daya, kebutuhan pokok, lapangan kerja, pendidikan, kesehatan, teknologi dan informasi, infrastruktur dan pelayanan publik, modal, pasar, serta penegakan hukum (Kathijotes 2013 dan Österblom et al. 2018).

PEMBAHASAN

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan dua per tiga wilayah atau sekitar 5,9 juta km² adalah laut (Marsetio 2013) memiliki potensi sumber daya kelautan yang sangat besar dan beragam meliputi perikanan dan budi daya, mineral, energi, wisata dan jasa lingkungan, transportasi dan kepelabuhanan, jasa konstruksi, serta keragaman sumber daya hayati dan plasma nuftah. Kekayaan sumber daya kelautan tersebut merupakan aset nasional dan masa depan bangsa untuk mencapai kemakmuran dan kesejahteraan rakyat.

Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki peluang yang sangat besar untuk dapat meningkatkan manfaat sumber daya kelautan dalam jangka panjang melalui berbagai perbaikan tata kelola. Sumber daya lingkungan laut mencakup ekosistem pesisir menyediakan berbagai fungsi ekologis yang secara langsung dan tidak langsung menyediakan jasa ekonomi lingkungan yang bernilai bagi manusia. Nilai ekonomi sumber daya dan lingkungan laut dapat diukur dari aktivitas sektor berbasis laut, dan aset sumber daya alam yang bernilai barang dan jasa ekosistem laut.

Nilai ekonomi dari aktivitas sektor kelautan diperkirakan mencapai 188,5 miliar US dolar atau sekitar 20 persen dari total produk domestik bruto (PDB) nasional yang disumbang dari perikanan, pariwisata bahari, transportasi laut, minyak dan gas dan mineral lepas pantai, industri manufaktur terkait laut, konstruksi kelautan, dan pemerintahan atau jasa kemaritiman yang belum diperhitungkan. Sementara nilai ekonomi dari aset sumber daya alam kelautan yang menghasilkan barang dan jasa ekosistem laut diperkirakan nilainya berkisar 403-411 miliar US dolar (PEMSEA 2019).

Untuk mendukung pengelolaan sumber daya kelautan yang memberikan dampak manfaat ekonomi yang besar bagi perekonomian negara diperlukan penerapan prinsip-prinsip pengembangan industri kelautan dengan berdasarkan konsep pembangunan ekonomi biru yaitu dengan menciptakan kebijakan ekonomi dan perlindungan lingkungan

laut yang komprehensif; mendorong pembangunan ekonomi daerah; mewujudkan pembangunan berkelanjutan dengan mengedepankan sistem produksi bersih dan mendorong investasi yang kreatif dan inovatif (Wenhai *et al.* 2019).

Pengelolaan sumber daya kelautan seyogianya menerapkan pokok-pokok pengembangan ekonomi biru yang meliputi antara lain mengembangkan industri penangkapan dan budi daya laut, transportasi laut, pariwisata bahari, energi dan produksi material; memperbaiki dan mengoordinasikan kebijakan ekonomi nasional berbasis laut dan darat; mengembangkan zona pembangunan ekonomi biru; memperkuat hubungan antara perdagangan dan infrastruktur, serta mendorong pengembangan teknologi dan sumber daya manusia.

Penerapan prinsip-prinsip pembangunan ekonomi biru dalam pengelolaan sumber daya kelautan memerlukan adanya dukungan kebijakan investasi terutama dalam pengembangan ilmu pengetahuan, teknologi (IPTEK), dan inovasi. Mengingat Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia serta berada pada posisi geopolitik yang strategis, membutuhkan penguatan penguasaan IPTEK dan inovasi dalam pengelolaan sumber daya kelautan dengan berbagai tantangan yang harus dihadapi.

Pengembangan Teknologi dan Inovasi

Kemajuan pembangunan ekonomi yang dicapai oleh negara-negara di Asia khususnya Asia Timur atau yang dikenal dengan "*the gang of four*" yaitu Cina termasuk Hongkong dan Taiwan, Jepang, Korea, dan Singapura membuktikan bahwa negara-negara tersebut memiliki strategi pembangunan untuk meningkatkan penguasaan teknologi dalam memenangkan kompetisi di lingkungan global (Dahlman, 2007). Penguasaan teknologi pada suatu negara dibangun dengan strategi pembangunan yang memberikan dukungan yang besar pada kegiatan penelitian dan pengembangan, serta inovasi. Hal tersebut dilakukan secara terus-menerus atau berkelanjutan dalam jangka panjang.

Strategi pembangunan yang dikembangkan tentu tidak hanya untuk meningkatkan kemampuan melakukan penelitian dan pengembangan saja, tetapi juga kemampuan melakukan kreasi atau inovasi serta kemahiran mengadaptasi, desiminasi, dan mendiversifikasi pengetahuan sampai pada level lokal dan masyarakat. Kemahiran tersebut

terinternalisasi menjadi habit dan budaya dalam masyarakat dengan dukungan dan peran lembaga-lembaga publik dan privat seperti pusat penelitian, laboratorium, universitas, dll. Negara-negara yang mampu membangun nilai dan budaya dalam pengembangan teknologi dan inovasi akan mengalami kemajuan dalam pembangunan ekonominya.

Tinjauan Geostrategis

Kemampuan dalam pengembangan teknologi dan inovasi diyakini dapat meningkatkan daya saing atau *competitiveness* suatu negara pada tingkat global. Tingkat daya saing suatu negara ini ditentukan oleh 12 pilar dan seluruhnya sangat erat kaitan dengan faktor sumber daya manusia, pendidikan, ilmu pengetahuan dan teknologi, serta inovasi. Keduabelas pilar daya saing yang dimaksud adalah kelembagaan, infrastruktur lingkungan makro ekonomi, kesehatan dan pendidikan dasar, pendidikan tinggi dan training, efisiensi pasar barang, efisiensi pasar tenaga kerja, kesiapan teknologi, kapasitas (*size*) pasar, kompleksitas usaha, dan inovasi.

Indeks daya saing global (*The global competitiveness index/GCI*) Indonesia adalah 4,69 dari kisaran nilai 1–7 pada 2018. Nilai ini berada pada ranking 36 dari 137 negara-negara di dunia. Indeks daya saing Indonesia sedikit membaik dari tahun sebelumnya yaitu 4,52 atau berada pada ranking 41. Daya saing Indonesia di kawasan Asia Tenggara, masih kalah dibandingkan dengan Singapura, Malaysia, dan Thailand. Indeks daya saing global Singapura, Malaysia, dan Thailand masing-masing 5,71; 5,17; dan 4,72 atau berada pada ranking 3, 23, dan 32 (WEF, 2017).

Selain itu Indonesia juga masih tertinggal dari Singapura, Malaysia, dan Thailand, dalam penguasaan teknologi informasi. Indeks kesiapan jaringan (*The networked readiness index*) Indonesia adalah 4,0 dari kisaran nilai 1–7 pada 2016. Nilai ini berada pada ranking 73 atau meningkat dari tahun sebelumnya yang berada pada ranking 79 dari 143 negara-negara di dunia. Sementara indeks jaringan Singapura, Malaysia, dan Thailand masing-masing 6,0; 4,9; dan 4,2 atau berada pada ranking 1, 32, dan 42 (WEF, 2016).

Saat ini, inovasi, penelitian dan pengembangan (R&D) menjadi fokus kebijakan dan ambisi negara-negara di dunia. Total pengeluaran dunia untuk inovasi, penelitian, dan pengembangan mengalami pertumbuhan sebesar 3% pada 2016. Singapura, Korea, Jepang, Hongkong, dan Cina

adalah negara yang paling aktif mengembangkan inovasi dan teknologi di kawasan Asia dan Oceania. Ketiga negara tersebut memiliki nilai indeks inovasi global (*the global innovation index/GII*) masing-masing sebesar 59,83; 56,63; 54,95; 54,62; dan 53,06 atau berada pada ranking 5, 12, 13, 14, dan 17 dari 130 negara di dunia. Sementara negara-negara di Asia Tenggara seperti Malaysia, Thailand, Vietnam, Brunei Darussalam, Filipina, dan Indonesia memiliki indeks inovasi global sebesar 43,16; 38,00; 37,94; 32,84; 31,56; dan 29,80 dan berada pada ranking 35, 44, 45, 67, 73, dan 85 (*Cornell University, INSEAD, & WIPO, 2018*).

Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia menghadapi permasalahan dan tantangan yang berat dalam pengembangan teknologi dan inovasi. Indonesia masuk dalam kelompok negara-negara berpendapatan menengah bawah atau *lower middle income* dengan pendapatan per kapita US\$ 1.006-3.955 dan berada di ranking 13. Indeks inovasi global Indonesia jauh tertinggal dibandingkan dengan negara-negara di kawasan Asia khususnya di Asia Tenggara. Indonesia berada di posisi terbawah kedua di Asia Tenggara di atas Kamboja dalam pengembangan teknologi dan inovasi. Sementara Vietnam dan Filipina sebagai negara yang masuk dalam kelompok *lower middle income*, tetapi pengembangan teknologi dan inovasinya lebih baik dari Indonesia. Demikian juga Malaysia dan Thailand melesat jauh meninggalkan Indonesia dalam pembangunan ekonominya dan telah masuk dalam negara-negara berpendapatan menengah atas *upper middle income* dengan pendapatan per kapita US\$ 3.956-12.235.

Singapura sebagai negara kecil di kawasan Asia Tenggara memiliki nilai indeks inovasi global berada di urutan ke-5 dunia di bawah Swiss, Belanda, Swedia, dan Inggris. Selain itu, Singapura pun berada dalam kelompok negara berpenghasilan tinggi (*high income*) dengan pendapatan per kapita di atas US\$ 12.236. Prestasi pembangunan ekonomi yang dicapai oleh Singapura tersebut mencerminkan keunggulannya dalam penguasaan teknologi dan inovasi terutama dibidang perdagangan internasional. Hal tersebut memperkuat posisi tawar Singapura dalam kerja sama ekonomi dengan negara lain di tingkat regional maupun global. Pengaruh Singapura dalam pelayaran internasional pun sangat dominan. Hal ini ditunjukkan oleh besarnya volume bongkar muat barang di pelabuhan Singapura yaitu mencapai 30,93 juta TEUs atau berada di ranking dua dunia di bawah pelabuhan Shanghai Cina yang mencapai 37,14 juta TEUs (UNCTAD, 2017).

Di kawasan Asia Timur, Cina, Korea, dan Jepang merupakan negara yang menguasai teknologi pembuatan berbagai jenis kapal (*shipbuilding*). Berbagai jenis pemesanan kapal, 92% dari total tonase kapal baru di dunia dibangun atau diproduksi oleh Cina, Korea, dan Jepang pada 2016. Cina menguasai teknologi pembuatan kapal jenis *dry bulk carriers* dan *general cargo*. Adapun Korea menguasai teknologi pembuatan kapal *container*, *gas carriers*, dan *oil tanker*. Sementara Jepang menguasai teknologi pembuatan kapal *dry bulk carriers* dan *oil tankers*. Demikian juga sebanyak 31,5% atau hampir setengahnya dari total tonase kapal pelayaran di dunia kepemilikannya dikontrol atau dikuasai oleh Jepang, Cina, termasuk Hongkong dan Taiwan, Singapura, serta Korea. Cina, Hongkong, dan Taiwan menguasai atau merajai kepemilikan kapal pelayaran di dunia yaitu dengan total jumlah kapal sebanyak 7.664 kapal dengan bobot 1.000 GT ke atas. Sementara Jepang, Singapura, dan Korea menguasai kepemilikan kapal masing-masing sebanyak 3.901, 2.599, dan 1.656. Negara-negara di kawasan Asia Timur tersebut menguasai kepemilikan kapal pelayaran di dunia dengan total kapasitas kargo 715,17 juta dwt atau 38,7% dari total kapasitas kargo dunia (UNCTAD, 2017).

Indonesia sebagai negara yang terlibat dalam kerja sama perdagangan dan juga pemain dalam dunia pelayaran internasional belum dapat memanfaatkan peluang-peluang yang demikian besar dan terbuka menjadi keuntungan ekonomi nasional secara maksimal. Nilai komersial yang diperoleh Indonesia dari kegiatan pelayaran atau transportasi antarpulau rata-rata US\$ 3,6 juta per kapal. Nilai ini merupakan yang terendah di Asia. Kapal-kapal kargo yang dimiliki oleh Indonesia jumlahnya kecil dengan usia kapal yang tua. Kondisi ini mencerminkan kurangnya kemampuan Indonesia dalam meremajakan armada kapal-kapal pelayaran. Sementara Thailand dan Vietnam mendapat manfaat atau nilai komersial lebih besar dibandingkan dengan Indonesia dalam kegiatan pelayarannya yaitu masing-masing sebesar US\$ 5 juta dan US\$ 4,4 juta per kapal (UNCTAD, 2017).

Selain itu, volume kontainer yang dilayani di terminal pelabuhan di Indonesia masih kalah dibandingkan dengan Vietnam, Malaysia, dan Singapura. Volume kontainer yang dilayani di terminal pelabuhan Tanjung Priok Indonesia tahun 2016 sebesar 5,52 juta TEUs atau naik 6% dari tahun sebelumnya. Sementara volume kontainer yang dilayani di terminal pelabuhan Port Kelang Malaysia sebesar 13,17 juta TEUs; Cat Lai Viet Nam 7,55 juta TEUs; dan Laem Chabang Thailand 7,22 juta TEUS

dengan kenaikan masing-masing sebesar 10,7%; 10%; dan 6% dari tahun sebelumnya (UNCTAD, 2017).

Tinjauan Ekonomi Politik

Meskipun Indonesia telah memberikan perhatian yang besar pada sumber daya laut dengan serangkaian perbaikan tata kelola, namun pada kenyataannya pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kelautan menghadapi realitas sosial yang kompleks yang antara lain terjadi fenomena kapitalisasi berlebih dari sumber daya kelautan dengan mengambil kasus perkembangan industri perikanan dan perkembangan infrastruktur kepelabuhanan.

Kapitalisasi berlebih ini merupakan tindakan rasional aktor-aktor secara individu dan juga kelompok yang terkait dalam pengelolaan sumber daya kelautan menjadi pusat perhatian dalam ilmu ekonomi politik. Tinjauan ekonomi politik dalam pengelolaan sumber daya kelautan menggambarkan interaksi proses politik dan ekonomi dalam masyarakat menyangkut distribusi kekuasaan dan kekayaan antara kelompok dan individu yang berbeda, dan proses yang menciptakan, mempertahankan, dan mengubah interaksi antar-*stakeholder* yang terlibat dari waktu ke waktu, serta *outcome* dalam pengelolaan sumber daya kelautan (World Bank 2017).

Perikanan Laut

Kapitalisasi berlebih pada sumber daya perikanan laut telah berlangsung lama yaitu sejak pertengahan 1960an ditandai oleh beroperasinya kapal-kapal ikan asing di wilayah perairan laut Indonesia seperti kapal ikan trawl asal Thailand, *long line* asal Taiwan, dan juga *purse seine* asal Philipina yang mengakibatkan terjadi penurunan biomasa ikan di perairan laut Indonesia hingga mencapai 90 persen. Kapal-kapal ikan asing beroperasi mulai dari perairan pantai timur Pulau Sumatra hingga ke Laut Arafura. Upaya penangkapan ikan berlebih ini terus berlangsung

dan tidak memberi kontribusi pada pembangunan ekonomi dan juga perbaikan taraf kehidupan masyarakat nelayan (Heazle dan Butcher 2007).

Meskipun telah melakukan berbagai upaya perbaikan regulasi, namun pembangunan perikanan Indonesia tertinggal dibandingkan dengan Cina, Thailand, dan Vietnam dalam konteks global. Indonesia seharusnya bisa menjadi pelaku utama dalam perdagangan produk perikanan dunia. Hubungan perdagangan hasil perikanan antara nelayan Nusantara asal Bugis, Makasar, Jawa, Melayu dengan nelayan asal Malaysia, Philipina, dan kepulauan di Pasifik dan nelayan asal Jepang, Cina, dan Thailand telah berlangsung sejak lama. Akan tetapi, nyatanya hingga saat ini kondisi perikanan di Indonesia berada di bawah Cina, Thailand, dan Vietnam (FAO, 2020). Realita ini menggambarkan kondisi yang paradoks pada perikanan Indonesia, yaitu:

Pertama, dari bidang penangkapan ikan, produksi ikan Cina mendominasi yaitu sebesar 12,58 juta ton; Indonesia 6,7 juta ton; Thailand 1,51 juta ton dan Vietnam 3,19 juta ton. Meskipun dari sisi produksi penangkapan ikan Thailand dan Vietnam berada di bawah Indonesia, tetapi kontribusi perdagangan komoditas hasil perikanan di pasar dunia berada di atas Indonesia dengan kontribusi Cina 15,37 persen; Thailand 4,12 persen, dan Vietnam 6,25 persen; sedangkan Indonesia kontribusinya hanya 3,19 persen.

Keadaan ini menunjukkan terdapat masalah dalam tata kelola perikanan di Indonesia. Seharusnya kontribusi Indonesia di pasar *seafood* dunia lebih tinggi dari Thailand dan Vietnam. Data perdagangan di atas mengindikasikan terjadi praktik kejahatan perikanan yaitu *illegal unreported and unregulated (IUU) fishing*. Pelaku usaha perikanan Indonesia belum berubah, sejak orde baru hingga kini belum bisa menjadi pemain utama di pasar *seafood* dunia. Perannya sebatas sebagai perantara atau bahkan *rent seeker* yang memegang izin dengan mengandalkan kedekatan pada rezim yang berkuasa, sementara pengusaha aslinya adalah pemilik kapal ikan asing yang berasal dari Thailand, Vietnam, dan Cina.

Tabel 1. Produksi, nilai ekspor, dan *share* perdagangan ikan Indonesia di pasar dunia

Negara	Tahun 2018		
	Produksi ikan (juta ton)	Nilai Ekspor (miliar US\$)	Share (%)
Indonesia	6,70	4,37	3,19
Cina	12,58	21,05	15,37
Thailand	1,51	5,65	4,12
Vietnam	3,19	8,56	6,25
Dunia	84,40	136,95	100,00

(Sumber: diolah dari FAO (2020) dan OECD (2020))

Kedua, pertumbuhan sektor perikanan mengalami peningkatan dari 5,81 persen pada 2019 menjadi 7,90 persen pada 2020. Pertumbuhan sektor perikanan di masa pandemi diduga lebih besar didorong oleh belanja pemerintah ketimbang investasi. Sejak Presiden Megawati Sukarno Putri, Susilo Bambang Yudhoyono hingga Joko Widodo; Pemerintah Indonesia menutup investasi asing dibidang perikanan tangkap. Namun membuka luas investasi dibidang pengolahan (*processing*) dan budi daya perikanan. Masalahnya, struktur industri perikanan Indonesia belum berubah sejak sebelum reformasi dan masih timpang. Jumlah unit pengolahan ikan (UPI) skala usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM) sangat dominan yaitu sebesar 99 persen dan skala besar hanya satu persen. Demikian juga volume produksi dari UMKM mencapai 67 persen, sedangkan usaha besar 33 persen. Namun dari usaha pengolahan ikan, manfaat ekonomi yang diperoleh pengusaha besar lebih tinggi. Hal ini ditunjukkan dari nilai ekspor perikanan usaha korporasi besar yang mengalami peningkatan dari 4,94 miliar US\$ pada 2019 menjadi 6,17 miliar US\$.

Tabel 2. Kontribusi perikanan tangkap pada penerimaan negara bukan pajak (PNBP)

Tahun	Produksi (juta ton)	Nilai produksi (Rp trilyun)	Penerimaan negara (Rp milyar)	Share SDA (%)	Share nilai produksi (%)
2014	6,04	24,70	216,37	0,09	0,90
2015	6,20	121,30	79,27	0,08	0,07
2016	6,11	130,50	362,12	0,56	0,28
2017	6,60	181,00	491,03	0,44	0,27
2018	7,20	140,00	448,75	0,25	0,32
Rata-rata			2014-2018	0,28	0,37
			2000-2018	0,18	0,43

(Sumber: diolah dari laporan tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan; dan laporan keuangan pemerintah pusat, Kementerian Keuangan)

Ketiga, sektor perikanan laut menjadi tumpuan mata pencaharian 0,98 juta rumah tangga perikanan di Indonesia. Sektor perikanan laut ini menyediakan dan memenuhi kebutuhan pangan protein ikan pada tingkat nasional dan dunia. Produksi perikanan Indonesia baik tangkap maupun budi daya meningkat dari 23,86 juta ton pada 2019 menjadi 26,46 juta ton pada 2020. Namun penerimaan negara bukan pajak (PNBP) dari sektor perikanan laut masih sangat kecil. Pada awal reformasi pada 2001, PNBP perikanan laut ditargetkan Rp300 miliar namun baru tercapai pada 2003, kemudian kontribusinya terus menurun hingga 2015, dan target tersebut baru terlampaui pada periode 2016–2019. Pada 2019 penerimaan negara mencapai Rp521,94 miliar (hasil audit BPK). Rata-rata kontribusi pada penerimaan negara dari sumber daya alam (SDA) sepanjang hampir dua dekade (2000–2018) hanya 0,18 persen. Sementara dalam lima tahun terakhir (2014–2018) rata-rata 0,28 persen. Sedangkan *share* terhadap nilai produksi perikanan sepanjang 2000–2018 rata-rata sebesar 0,37

persen dan dalam lima tahun terakhir (2014–2018) rata-rata hanya 0,43 persen.

Keempat, konsumsi ikan di Indonesia bias luar Jawa. Nilai rata-rata konsumsi ikan per kapita per tahun mengalami peningkatan dari 54,49 per kapita per tahun pada 2019 menjadi 56,39 per kapita per tahun pada 2020. Namun nilai konsumsi ikan per kapita per tahun ini lebih dominan disumbang dari konsumsi masyarakat Indonesia dari luar Pulau Jawa.

Kelima, indeks kesejahteraan masyarakat di sektor kelautan dan perikanan meningkat dari 57,66 pada 2019 menjadi 59,16 pada 2020. Namun dalam realitanya sebagian besar nelayan tradisional masih berada pada kategori miskin. Hal ini perlu juga diketahui tingkat kemiskinan dengan melakukan perhitungan indeks kemiskinan nelayan.

Selain itu, realitas sosial lain juga terjadi dalam pengelolaan sumber daya kelautan yaitu terjadinya fenomena kebocoran pada sektor perikanan laut. *Pertama*, nilai kebocoran ekonomi dari praktik IUU *fishing* yaitu dari kegiatan penangkapan ikan dan *transshipment* di Laut Arafura mencapai sekitar Rp15,44 triliun per tahun (Agnew et al 2009). Sumber kebocoran ini diduga berasal dari manipulasi perizinan dan lemahnya pengawasan.

Kedua, dari sisi pendaratan dan distribusi dalam perdagangan ikan secara global diketahui nilai ekspor ikan ke Amerika Serikat dan Jepang dari hasil penangkapan ikan ilegal mencapai sebesar 192,85 juta US dolar atau setara Rp2,9 triliun (Prمود et al, 2014 dan 2017). Situasi ini menunjukkan adanya fenomena rente ekonomi yang hilang dari sektor perikanan laut yang merugikan negara. Pada penelitian lain juga memperkuat fenomena tersebut bahwa sepanjang tiga dekade terakhir, manfaat atau rente ekonomi dari sektor penangkapan ikan dunia yang hilang mencapai 2 triliun US dolar (Kalleher et al 2009). Dalam hal ini Indonesia menjadi negara yang menderita akibat kehilangan rente ekonomi dari sektor penangkapan ikan yang nilainya sangat besar. Untuk menjawab tantangan dan menghindari risiko kehilangan rente ekonomi perikanan tersebut, memerlukan pengkajian yang mendalam dan hal tersebut hendaknya dapat dimasukkan ke dalam agenda riset strategis dalam pengelolaan sumber daya kelautan.

Fenomena hilangnya manfaat ekonomi dari pemanfaatn sumber daya perikanan laut ini menggambarkan *pertama*, peran negara belum “kuat” sehingga arah kebijakan pemerintah masih berorientasi dan

terlalu mengikuti kehendak atau mekanisme pasar (*supply-demand*), padahal paradoks sebagaimana yang dipaparkan di atas merupakan bentuk kegagalan pasar dan negara yang harus dikoreksi. *Kedua*, orientasi pembangunan perikanan belum bergeser yaitu masih mengedepankan keunggulan komparatif, dan belum bisa memaksimalkan keunggulan kompetitif. Hal itu bisa dilihat dari ekspor hasil perikanan Indonesia yang didominasi oleh produk *raw material* yang menjadi kebutuhan bahan baku industri pengolahan ikan negara-negara lain seperti Jepang, Cina, Eropa, dan Amerika. Sementara di sisi lain masih ada industri pengolahan ikan di dalam negeri mengalami kelangkaan atau kekurangan yang memerlukan pasokan bahan baku ikan. Bahkan sering kali kelangkaan bahan baku untuk kebutuhan industri perikanan di dalam negeri dipenuhi dengan cara impor ikan.

Transportasi dan Kepelabuhanan

Indonesia sebagai negara yang terlibat dalam percaturan perdagangan dunia memiliki potensi memanfaatkan keunggulan komparatif wilayah dalam perubahan ekonomi global untuk mendapatkan keuntungan ekonomi dengan menempatkan diri sebagai pusat lalu lintas pelayaran kapal-kapal internasional. Komitmen negara yang kuat sangat diperlukan dalam mengatasi hambatan-hambatan infrastruktur (*infrastructural bottlenecks*). Hambatan infrastruktur pelabuhan mengakibatkan ketidak lancarannya arus perdagangan barang (rantai pasok) sehingga terjadinya inefisiensi dalam sistem logistik (Wilmsmeier and Sanches, 2010).

Ketidakmampuan dalam meningkatkan kualitas infrastruktur dan perbaikan kebijakan termasuk kelembagaan misalnya *port authorities* dan *regulatory bodies* mengakibatkan Indonesia menderita sebagai negara dengan biaya logistik yang mahal. Biaya logistik di Indonesia meliputi transportasi, pergudangan, dan inventori sebesar 25% dari penjualan produk industri (*manufacturing*). Biaya logistik ini lebih tinggi dibandingkan dengan negara tetangga di Asia Tenggara seperti Thailand 15% dan Malaysia 13% (World Bank, 2016).

Kontribusi terbesar dari biaya logistik yang mahal di Indonesia berasal dari pengangkutan inventori. Hampir dua per tiga dari pelaku industri manufaktur memiliki gudang tempat penyimpanan barang produksinya sendiri dan tidak menggunakan jasa dalam aktifitas logistik.

Ini menjadi bukti kuat tidak ada kepercayaan pada kapasitas provider penyedia jasa logistik di Indonesia (World Bank, 2016). Problem lain misalnya para pengusaha dalam mengangkut barang dari Pulau Jawa atau Pulau Sumatra ke pulau-pulau lain di wilayah Indonesia akan menghadapi rantai pasok yang panjang, ketidakpastian waktu pengiriman, dan biaya tinggi (*high cost*) karena menanggung 70% volume angkutan kosong saat kembali. Tingginya biaya logistik di Indonesia sangat memprihatinkan, mengingat biaya mengirim satu kontainer jeruk mandarin dari Shanghai Cina ke Jakarta lebih murah biayanya dibandingkan mengirim barang yang sama dari Jakarta ke Padang, Sumatra Barat (World Bank, 2016).

Untuk mengatasi tingginya biaya logistik di Indonesia diperlukan sistem dan strategi pengembangan pelabuhan yang dapat mengefisienkan bekerjanya siklus rantai pasok mulai dari tingkat produser hingga ke konsumen. Logistik yang efisien dapat mendorong dan meningkatkan daya saing komoditas Indonesia yang diperdagangkan pada tingkat nasional dan internasional. Oleh sebab itu, dalam sistem ekonomi perlu membangun keseimbangan dalam sistem rantai pasok yaitu dengan mengontrol pergerakan harga komoditas, mulai dari tingkat produksi (*producers*) sampai pada aktivitas dan proses industri (*processing*), distribusi serta usaha jasa modern lainnya, sehingga sistemnya bekerja secara efisien. Logistik yang efisien sangat penting bagi Indonesia sebagai negara kepulauan di mana laut dapat menjadi pemersatu sumber-sumber ekonomi yang terfragmentasi dan terisolasi. Sebab logistik yang efisien dapat mengurangi tingginya harga pada daerah-daerah yang terisolasi dan juga menurunkan angka kemiskinan (World Bank, 2016).

Secara geografis Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki potensi yang dapat memegang peranan penting dan strategis dalam percaturan perdagangan bebas di Asia. Asia dalam hal ini Asia Timur, Asia Tenggara, Asia Barat, dan Asia Selatan telah menjadi pusat jalur pelayaran dan perdagangan internasional. Menurut catatan UNCTAD (2017), volume perdagangan internasional melalui jalur laut dan melewati pelabuhan-pelabuhan di kawasan Asia mencapai 64% dari total volume perdagangan internasional. Sementara yang melewati pelabuhan di Eropa 16%, Amerika Utara 8%, Amerika Latin 6%, Afrika 4%, dan Oceania 2%. Akan tetapi, Indonesia belum dapat memanfaatkan peluang tersebut disebabkan oleh kondisi infrastruktur pelabuhan yang masih tertinggal dibandingkan dengan infrastruktur di negara-negara Asia lainnya

seperti Cina, Singapura, Malaysia, dan Thailand. Saat ini Indonesia pun telah tertinggal dengan Vietnam. Pelabuhan Tanjung Priok, menempati rangking ke 26 di kawasan Asia dari sisi volume penanganan kargo. Rangking tersebut masih di bawah pelabuhan Colombo (25) di Sri Lanka, Laem Chabang (21) di Thailand, Cat Lai (20) di Vietnam, Tanjung Pelepas (19), dan Port Kelang (11) di Malaysia.

Indonesia memiliki potensi besar untuk dapat mengambil peranan penting dalam percaturan pelayaran internasional di kawasan Asia. Hal ini didukung oleh *pertama*, volume perdagangan Indonesia ke negara-negara di Asia dan negara-negara di belahan dunia lainnya seperti Eropa, dan Amerika Utara dan Selatan cenderung trennya meningkat. *Kedua*, jumlah kunjungan kapal ke dalam dan luar negeri pun cenderung semakin meningkat. Perdagangan luar negeri Indonesia tumbuh sebesar 5,18% selama periode 2008–2016, pun jumlah kunjungan armada kapal ke dalam dan luar negeri tumbuh 10,93%. Setiap peluang perlu dimanfaatkan oleh Indonesia untuk dapat mengambil peluang dan manfaat dari makin pesatnya pertumbuhan perdagangan internasional melalui jalur laut di kawasan Asia.

KESIMPULAN

Mencermati ruang dan dimensi pembangunan kelautan yang sangat luas dan kompleks dari sisi tinjauan ekonomi politik dan geostrategis, dapat disimpulkan bahwa membutuhkan upaya untuk memperkuat konstruksi kebijakan pengelolaan sumber daya kelautan untuk meningkatkan nilai ekonomi sumber daya yang diperoleh negara melalui evaluasi terhadap struktur kebijakan pembangunan kelautan dan juga sinkronisasi peraturan perundang-undangan yang berpotensi menghambat dan menghalangi percepatan pembangunan kelautan Indonesia.

Evaluasi kebijakan dan sinkronisasi peraturan perundangan mengenai kebijakan kelautan Indonesia menjadi panduan dalam menyusun dan menetapkan *blue print* pembangunan kelautan yang menjadi haluan maritim nasional dalam jangka menengah dan panjang meliputi aspek pengelolaan sumber daya kelautan; pengembangan SDM; pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di laut; tata kelola dan kelembagaan; peningkatan kesejahteraan; ekonomi kelautan; pengelolaan ruang laut dan perlindungan lingkungan laut; dan budaya bahari.

Selain itu, beberapa simpulan lain yang perlu mendapat perhatian yaitu; *pertama*, selama ini masih terjadi ego sektoral dan ketidaksinkronan kebijakan antara sektor hulu dan hilir yaitu mulai dari sistem produksi, distribusi, industri pengolahan, dan pemasaran hasil laut. Oleh karena itu, diperlukan adanya sinkronisasi arah kebijakan pembangunan kelautan nasional yaitu dengan menciptakan dan mengembangkan pola pengelolaan sumber daya kelautan yang bersifat holistik, induktif, historik, komparatif, generalisasi terbatas, dan memberi ruang berkembangnya peran dan fungsi institusi sosial lokal. Selain itu, diperlukan sebuah badan khusus sebagai pengelola dan pengendali industri-industri strategis kelautan, serta dapat mengoordinasikan dan menciptakan kebijakan yang terintegrasi untuk memperkuat sistem usaha pada tingkat hulu maupun hilir agar dapat bersaing pada tingkat global.

Kedua, mengembangkan bisnis atau industri kelautan yang terpadu (*integrated marine business*) di lokasi-lokasi strategis di wilayah pengelolaan laut dan perbatasan dengan didukung oleh kekuatan kewirausahaan, permodalan, jaringan pasar, penguasaan teknologi, pemberdayaan dan kelembagaan masyarakat, mempertimbangkan berjalannya mekanisme pasar yang bersumber pada konstruksi sosial di dalam masyarakat, serta memberikan perlindungan atau jaminan sosial bagi pelaku usaha di bidang kelautan seperti nelayan, pembudi daya ikan, dan pengolah hasil perikanan.

Ketiga, membangun kesadaran dan tanggung jawab kolektif masyarakat dalam pengawasan dan pengendalian sumber daya kelautan dan perikanan serta pemanfaatannya, baik di wilayah pesisir maupun di pulau-pulau kecil, pun di wilayah perbatasan; serta memperkuat sistem koordinasi pengawasan dan penegakan hukum oleh satu badan koordinasi keamanan, serta lembaga peradilan perikanan untuk mengefektifkan penindakan, penyidikan dan penuntutan atas tindakan pelanggaran hukum di laut.

Keempat, mengembangkan riset, menciptakan inovasi dan rekayasa teknologi serta perluasan aplikasinya pada masyarakat dalam mengembangkan bisnis kelautan mulai dari level produksi, distribusi, industri pengolahan dan pemasaran untuk meningkatkan *multiplier effect* serta nilai tambah produk dan jasa kelautan.

Kelima, membangun dan mengembangkan infrastruktur transportasi dan kepelabuhanan dengan berbagai fasilitas pokok, fungsional dan penunjang yang memenuhi standar internasional. Setiap wilayah pengelolaan sumber daya laut harus didukung oleh infrastruktur kepelabuhanan yang memiliki akses distribusi hasil perikanan ke pasar domestik dan internasional. Demikian halnya di wilayah pulau-pulau kecil perbatasan yang sering terjadi praktik penangkapan ikan ilegal harus pula dilengkapi infrastruktur kepelabuhanan perikanan yang dapat mendukung kegiatan penangkapan, budi daya dan pengolahan dan menjaga kedaulatan wilayah laut NKRI. Dalam mengembangkan pelabuhan perikanan diperlukan peraturan perundangan yang mendukung, diantaranya perlu mempertimbangkan membentuk suatu badan khusus yang mengelola kepelabuhanan perikanan yang mengoordinasikan aktivitas produksi, penagaan hasil dan distribusi yang terkoneksi dari level lokal, nasional hingga ke pasar global. Selain untuk menghapus dualisme pengelolaan kepelabuhanan perikanan, juga dapat mendukung upaya membangun pusat-pusat lumbung ikan nasional untuk memperkuat pembangunan industri *seafood* nasional yang berdaya saing.

REKOMENDASI DAN SARAN

Rekomendasi arah kebijakan yang ditawarkan adalah melakukan tranformasi pembangunan menuju arah pembangunan kelautan yang sesuai dengan cita-cita dan amanat konstitusi. Kebijakan nasional hendaknya memperkuat dan meningkatkan profesionalisme kelembagaan usaha yang berbasis komunal mencakup BUMN, koperasi, dan UMKM sebagai kekuatan utama ekonomi nasional. Arah kebijakan ini ditempuh lewat tiga pilar yaitu pengelolaan wilayah laut yang berkeadilan; penguatan nilai tambah dan keunggulan kompetitif dan reformasi kepemilikan dan pengelolaan aset produktif di sektor kelautan mencakup lahan dan ruang laut dan juga kapal.

Selain itu, beberapa rekomendasi yang perlu dilakukan dalam meningkatkan kondisi infrastruktur dan pelayanan transportasi dan kepelabuhanan adalah memperkuat transparansi dan akuntabilitas pengelolaan kepelabuhanan utama seperti Tanjung Priok, Tanjung



Mas, dan Tanjung Perak. Namun demikian, Indonesia pun harus berani melakukan terobosan kebijakan yang strategis, misalnya membangun pelabuhan utama sesuai dengan standar internasional di wilayah terluar kepulauan Indonesia yaitu Sabang di Aceh atau Natuna untuk wilayah barat, Tarakan Kalimantan Utara untuk wilayah tengah, serta Tahuna Sangihe Sulawesi Utara, Morotai Maluku Utara, Biak Papua, dan Nusa Tenggara untuk wilayah timur.

Selain meningkatkan kondisi infrastruktur pelabuhan yang ada dan juga membangun pelabuhan baru berstandar internasional, faktor penting yang harus dilakukan adalah meningkatkan kualitas pelayanan di pelabuhan. Proses administrasi, kepastian, dan audit perlu diperbaiki dengan memanfaatkan kemajuan teknologi dalam pelayanan di pelabuhan guna mempercepat proses pelayanan dan meningkatkan kepuasan pengguna pelabuhan. Faktor penting lainnya yang perlu dibenahi adalah birokrasi, korupsi, dan pembebasan lahan. Birokrasi yang panjang dan budaya korupsi merupakan hambatan yang harus diatasi untuk meningkatkan daya saing dan efisiensi dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan di Indonesia. Demikian juga persoalan pembebasan lahan yang sulit terkait faktor budaya, adat sering kali menghambat dalam pengembangan pelabuhan di Indonesia. Hal tersebut harus segera dapat diatasi dengan instrumen kebijakan yang dimiliki oleh pemerintah.

Kemampuan Indonesia mengambil peran strategis dalam percaturan pelayaran internasional di kawasan Asia akan meningkatkan posisi tawar Indonesia dalam diplomasi internasional. Terutama dalam membantu menyelesaikan permasalahan perselisihan antarnegara di kawasan Asia. Keberadaan pelabuhan sangat strategis sebab bisa menempatkan Indonesia sebagai pemain utama dan memengaruhi arah kerja sama ekonomi antarnegara di kawasan Asia yang menguntungkan bagi kepentingan nasional.

Adapun saran yang dapat ditawarkan yaitu dengan memperhatikan dan mencermati ruang dan dimensi pembangunan kelautan yang sangat luas dan kompleks dari sisi tinjauan ekonomi politik, diperlukan adanya pengkajian yang komprehensif menyangkut analisis: *pertama* aspek struktur meliputi aspek keterlibatan, fungsi, peran dan kepentingan, hambatan dan kendala; *kedua* aspek kelembagaan meliputi aturan formal dan informal, aturan main, insentif dan perilaku *stakeholder* atau



aktor; *ketiga* aspek tokoh atau pelaku meliputi pelaku kunci dan oposisi, momentum perubahan, dan koalisi untuk perubahan; dan *keempat* dinamika interaksi meliputi situasi, proses pembuatan keputusan, risiko dan peluang keterlibatan, kesenjangan informasi dan pengetahuan, dan ruang kritis lainnya. Pengkajian pembangunan kelautan dari tinjauan ekonomi politik yang komprehensif dapat membantu mengonstruksi, menyusun, serta menetapkan haluan maritim nasional secara hati-hati, lugas, dan berwibawa.

REFERENSI

- Agnew, D. J., Pearce, J., Pramod, G., Peatman, T., Watson, R., Beddington, J. R., & Pitcher, T. J. 2009. *Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing*. *PLoS ONE*, 4(2). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570>.
- Bax N, Novaglio C, Maxwell KH, Meyers K, McCann J, Jennings S, Frusher S, Fulton EA, Nursey-Bray M, Fischer M, et al. 2021. *Ocean resource use: building the coastal blue economy*. *Rev Fish Biol Fish*. 0. doi:10.1007/s11160-021-09636-0.
- Cornell University, INSEAD, and WIPO. 2018. *The Global Innovation Index 2018: Energizing the World*. Geneva.
- Costello C, Cao L, Gelcich S, Cisneros-Mata M, Free CM, Froehlich HE, Golden CD, Ishimura G, Maier J, Macadam-Somer I, et al. 2020. *The Future of Food from the Sea*. *Nature*. 588(7836):95–100. doi:10.1038/s41586-020-2616-y.
- Dahlman C. 2007. Technology, Globalization, and International Competitiveness: Challenges for Developing Countries. *O'Connor M Kjällström (ed), Ind Dev 21st Century (Hyderabad Orient Longman, Zed Books United Nations)*.
- Ebarvia MCM. 2016. Economic Assessment of Oceans for Sustainable Blue Economy Development. *J Ocean Coast Econ*. 2(2). doi:10.15351/2373-8456.1051.
- FAO. 2020. *The State of World Fisheries and Aquaculture 2020. Sustainability in Action*.
- Heazle M, Butcher JG. 2007. Fisheries Depletion and the State in Indonesia: Towards a Regional Regulatory Regime. *Mar Policy*. 31(3):276–286. doi:10.1016/j.marpol.2006.08.006.
- Hidayat, F. 2016. Layanan Jasa Kepelabuhanan di PT Pelabuhan Indonesia III (Persero).
- Kathijotes N. 2013. *Keynote: Blue Economy–Environmental and Behavioural Aspects Towards Sustainable Coastal Development*. *Procedia - Soc Behav Sci*. 101:7–13. doi:10.1016/j.sbspro.2013.07.173.
- Keeble BR. 1988. *The Brundtland Report: "Our Common Future."*
- Kelleher, K., Willmann, R., & Arnason, R. 2009. *The Sunken Billions: The Economic Justification for Fisheries Reform*. *The Sunken Billions*. Washington DC: The World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7790-1>.

- Konar M, Ding H. 2020. *A Sustainable Ocean Economy for 2050 Approximating Its Benefits and Costs Secretariat of the High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy, World Resources Institute*. https://oceanpanel.org/sites/default/files/2020-07/Ocean_Panel_Economic_Analysis_FINAL.pdf.
- Marsetio. 2013. *Strategi TNI Angkatan Laut dalam Pengamanan Batas Maritim NKRI: Kajian Historis-Strategis*. J Sej Citra Lekha. 17(1):1-18-18.
- National Intelligence Council. 2012. *Global Trends: Alternative Worlds*. www.dni.gov/nic/globaltrends.
- Österblom H, Wabnitz CC, Tladi D, Allison EH, Arnaud-Haond S, Bebbington J, Bennett N, Blasiak R, Boonstra W, Choudhury A, et al. 2018. *Towards Ocean Equity*. www.oceanpanel.org/how-distribute-benefits-ocean-equitably.
- PEMSEA. 2019. *National State of Oceans and Coasts 2018: Blue Economy Growth of Indonesia*.
- Pramod, G., Nakamura, K., Pitcher, T. J., & Delagran, L. 2014. *Estimates of Illegal and Unreported Fish in Seafood Imports to the USA*. *Marine Policy*, 48, 102–113. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.03.019>.
- Pramod, G., Pitcher, T. J., & Mantha, G. 2017. *Estimates of Illegal and Unreported Seafood Imports to Japan*. *Marine Policy*, 84(June), 42–51. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.06.032>.
- Stuchtey MR, Vincent A, Merkl A, Bucher M. 2020. *Ocean Solutions that Benefit People, Nature, and the Economy*. High Lev Panel a Sustain Ocean Econ., siap terbit. www.oceanpanel.org/ocean-solutions.
<https://www.oceanpanel.org/ocean-solutions>
- Suárez de Vivero JL, Rodríguez Mateos JC. 2010. *Ocean Governance in a Competitive World*. The BRIC countries as emerging maritime powers-building new geopolitical scenarios. *Mar Policy*. 34(5):967–978. doi:10.1016/j.marpol.2010.02.002.
- Trudeau J. 2020. *Transformations for a Sustainable Ocean Economy: A Vision for Protection, Production, and Prosperity*. oceanpanel.org.
- Uktolseya, H. 2018. *Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung Mendukung Pertumbuhan Ekonomi Wilayah*, in, p. 30.
- UNCTAD. 1995. *Comparative Analysis of Deregulation, Commercialization and Privatization of Ports Report*.



- UNCTAD. 2017. *Review of Maritime Transport*. United Nations. New York and Geneva.
- UNCTAD. 2020. *Review of Maritime Transport 2020*.
- United Nations. 2021. *Promotion and Strengthening of Sustainable Ocean-based Economies: Sustainable Development Goal 14*. https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-07/2014248-DESA-Oceans_Sustainable_final-WEB.pdf.
- Wenhai L, Cusack C, Baker M, Tao W, Mingbao C, Paige K, Xiaofan Z, Levin L, Escobar E, Amon D, et al. 2019. *Successful Blue Economy Examples with an Emphasis on International Perspectives*. *Front Mar Sci*. 6 JUN:1–14. doi:10.3389/fmars.2019.00261.
- Wilmsmeier, G. and Sanches, R. J. 2010. 'Contextual Port Development: A Theoretical Approach', in P. Coto-Milla'n et al. (ed.) *Essays on Port Economics, Contributions to Economics*, p. 26. doi: 10.1007/978-3-7908-2425-4.
- World Economic Forum. 2017. *The Global Competitiveness Report 2017–2018*. Geneva.
- World Economic Forum. 2016. *The Global Information Technology Report 2016 : Innovating in the Digital Economy*. Geneva.
- World Bank. 2016. 'Public Disclosure Authorized Document of The World Bank for Official Use Only Report No . 109237 - ID Public Disclosure Authorized International Bank for Reconstruction and Development Program Document on A Proposed Loan in the Amount of US \$ 400 Million', (109237).
- World Bank. 2017. *Political Economy Analysis for Transboundary Water Resources Management in Africa*.
- World Economic Forum. 2017. *The Global Competitiveness Report 2017–2018*. Geneva.

Bagian 4

Pengelolaan Ruang Laut dan Perlindungan Lingkungan Laut



Sumber Gambar:
<https://www.goodnewsfromindonesia.id/2017/07/16/diperjuangkan-sejak-2009-wilayah-laut-indonesia-kembali-bertambah>

PENGELOLAAN RUANG PESISIR DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT PESISIR

Oleh: **Dr. Ir. Hotden Leonardo Nainggolan, M.Si.**

ABSTRAK

Pelaksanaan pembangunan masih berfokus pada wilayah daratan, perhatian pada kawasan pesisir masih sangat minim. Ruang pesisir seolah terabaikan. Potensi sumber daya ekonomi kawasan pesisir belum termanfaatkan secara optimal. Tulisan ini bertujuan untuk mengkaji pengelolaan ruang pesisir dan perlindungan masyarakat pesisir, dengan metode studi kepustakaan. Pembangunan wilayah daratan yang tidak terencana, menimbulkan persoalan bagi wilayah pesisir. Pencemaran pantai, penggunaan bahan peledak dan overfishing, degradasi habitat pesisir, konflik pemanfaatan ruang turut menyebabkan persoalan kawasan pesisir. Ruang pesisir Indonesia mengalami gangguan serius, ditandai dengan rusaknya hutan mangrove, terumbu karang, pencemaran dan abrasi akibat pengembangan perkotaan yang mengabaikan keberlanjutan ekosistem pesisir. Hutan mangrove mendapat tekanan akibat pembangunan infrastruktur, permukiman, industri perikanan. Padahal hutan mangrove berperan penting menunjang perkembangan sosial dan perekonomian masyarakat pesisir. Kenyataannya hutan mangrove telah dieksploitasi habis-habisan untuk kepentingan permukiman, budi daya tambak, pengambilan kayu dan lainnya, yang juga berdampak pada kesejahteraan sosial dan ekonomi masyarakat pesisir. Maraknya reklamasi pantai menyebabkan degradasi lingkungan dan merupakan tantangan berat dalam pengembangan wilayah pesisir. Pengelolaan pantai yang sembarangan turut mengakibatkan perubahan ekosistem ruang pesisir, intrusi air laut dan ketidakseimbangan sedimentasi yang mengakibatkan perubahan garis pantai dan merusak fungsi ekosistem pantai. Selain itu terjadinya konflik kewenangan kawasan pesisir turut berdampak pada kehidupan sosial-ekonomi masyarakat pesisir, termasuk akibat perubahan paradigma pengelolaan sumber daya alam dari sisi yurisdiksi wilayah pemerintahan. Melalui kajian ini disimpulkan; a) pengelolaan sumber daya yang sifatnya lintas wilayah seperti; sumber daya perikanan dan kelautan, memerlukan

perhatian khusus dari pemerintah pusat dan daerah mengingat kemungkinan timbulnya konflik kewenangan cukup besar, b) berbagai upaya dapat dilakukan meminimalkan dampak negatif pembangunan yang merusak ekosistem pesisir serta dalam rangka perlindungan masyarakat pesisir, salah satunya dengan konservasi dan pemulihan sumber daya alam pesisir berkelanjutan melalui; 1) pemulihan kawasan mangrove, 2) peningkatan kualitas habitat, 3) peningkatan kualitas kawasan hijau, 4) pemberdayaan masyarakat terhadap kawasan mangrove melalui pendekatan partisipatif dan kemitraan.

Kata Kunci: Mangrove, Ruang Pesisir, Perlindungan Masyarakat.

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki kekayaan sumber daya alam laut dan pesisir yang sangat potensial. Kekayaan alam laut dan sumber daya pesisir tersebut, terdiri atas sumber daya perikanan, sumber daya hayati (*biodiversity*) seperti; mangrove, terumbu karang, padang lamun, termasuk sumber daya mineral minyak bumi dan gas alam serta bahan tambang lainnya yang bernilai ekonomi tinggi (Dahuri, 2001). Pembangunan yang dilaksanakan selama ini masih terfokus pada wilayah daratan yang menyebabkan kurang berkembangnya wilayah pesisir sehingga potensi ekonomi masyarakat pesisir belum dioptimalkan yang menyebabkan kondisi kemiskinan masyarakat di kawasan pesisir tetap tinggi.

Kawasan pesisir merupakan area peralihan antara daratan dan lautan dengan karakteristik khusus yang unik. Wilayah pesisir merupakan pertemuan antara berbagai aspek kehidupan di darat, laut bahkan udara; habitat berbagai jenis fauna; memiliki tingkat kesuburan yang tinggi; tempat bertemunya berbagai kepentingan pembangunan baik pembangunan sektoral maupun regional (Widowati & Chamdani, 2018). Kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil termasuk wilayah yang rentan terhadap konflik kepentingan, ekonomi dan sosial serta berbagai persoalan lingkungan akibat pemanfaatan yang tidak didasarkan pada prinsip ekologis dan berkelanjutan. Wilayah pesisir yang meliputi daratan dan perairan pesisir memiliki arti penting bagi perekonomian masyarakat, serta merupakan sumber pangan melalui kegiatan perikanan dan pertanian, serta merupakan sumber dari potensi alam, seperti mineral, gas dan minyak bumi serta pemandangan alam, dan dapat dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat.



Ruang pesisir Indonesia telah mengalami gangguan yang serius, salah satunya ditandai dengan rusaknya hutan mangrove, yang diakibatkan oleh perkembangan kota. Kawasan hutan mangrove mendapat tekanan yang tinggi akibat dari perkembangan infrastruktur, permukiman, pertanian, perikanan dan industri, seperti yang terjadi di Kabupaten Kepulauan Sula (Lumbessy et al., 2015), padahal keberadaan hutan mangrove sangat penting dan menunjang perkembangan sosial dan perekonomian masyarakat di kawasan pesisir. Selain itu, hutan mangrove turut berperan menghasilkan produk yang bernilai ekonomi, seperti kayu, bahan baku kosmetika, bahan pewarna, dan penyamak kulit serta sumber pakan ternak dan lebah. Hutan mangrove turut mendukung peningkatan hasil tangkapan ikan dan budi daya tambak yang diusahakan para nelayan dan petani tambak (Lumbessy et al., 2015), serta berfungsi menjaga daratan dari gerusan ombak dan tempat hidup dan berbiaknya biota laut, serta berpotensi sebagai wisata alam yang sangat menarik.

PERMASALAHAN YANG DIHADAPI WILAYAH PESISIR

Pembangunan di wilayah daratan turut menimbulkan persoalan yang mengancam keberlanjutan pembangunan wilayah pesisir, seperti; pencemaran kawasan pantai, penangkapan ikan yang berlebihan (*overfishing*), penggunaan bahan peledak, penambangan terumbu karang, degradasi fisik habitat pesisir, hingga konflik pemanfaatan ruang. Di samping itu, permasalahan lain pada wilayah pesisir yang menjadi isu penting, perlu mendapat perhatian serius, antara lain; a) Kerusakan fisik habitat ekosistem kawasan pesisir. Kerusakan ini terjadi pada ekosistem mangrove, terumbu karang dan rumput laut yang mencapai 41,78% diwilayah Indonesia. Kerusakan tersebut disebabkan karena kegiatan perikanan yang destruktif seperti; penggunaan bahan peledak, reklamasi pantai, pengembangan aktivitas pariwisata yang mengabaikan aspek lingkungan; b) *Over*-eksploitasi sumberdaya hayati laut. Meskipun secara nasional sumber daya perikanan laut baru dimanfaatkan sekitar 58,5 % dari total potensi lestariannya, namun beberapa kawasan perairan di Indonesia, stok sumber daya perikanan telah mengalami kondisi tangkap lebih (*overfishing*) seperti; di perairan Selat Malaka telah mencapai (112,38 %), Laut Jawa (88,98%), dan Selat Makasar serta Laut Flores (66,70 %);

c) Tingkat pencemaran pada beberapa kawasan pesisir dan lautan di Indonesia berada pada kondisi yang memprihatinkan. Kawasan dengan kategori tingkat pencemaran yang sangat tinggi adalah; Provinsi Jawa Barat, Jawa Timur, DKI Jakarta, Jawa Tengah, Sumatra Utara, Sumatra Selatan, Kalimantan Timur, Riau, Lampung, dan Sulawesi Selatan. Pencemaran kawasan pesisir berasal dari kegiatan; industri, kegiatan rumah tangga, dan kegiatan pertanian. Sumber pencemaran laut berasal dari; kegiatan perhubungan laut dan kapal pengangkut minyak, pertambangan dan energi lepas pantai; d) Konflik pemanfaatan ruang. Ketidakterpaduan berbagai kegiatan pemanfaatan ruang di wilayah pesisir dalam memanfaatkan sumber daya wilayah pesisir memicu munculnya konflik kepentingan sektoral; antara pemerintah, swasta, dan masyarakat. Penyebab utamanya karena belum adanya aturan yang jelas, terutama dari sisi hukum maupun substansi mengenai penataan ruang wilayah pesisir dan lautan.

KERUSAKAN LINGKUNGAN PESISIR DAN LAUT

Secara ekologis hutan mangrove berperan sebagai habitat biota laut, dan merupakan tempat pemijahan ikan. Mangrove menjadi berpotensi sebagai wahana hutan wisata, penyangga perlindungan wilayah pesisir dan pantai dari ancaman sedimentasi, abarasi, dan mencegah intrusi air laut (Zainuri et al., 2017). Kawasan hutan mangrove juga memiliki fungsi biologi sebagai penyedia bahan makanan bagi kehidupan manusia terutama ikan, udang, kerang dan kepiting, serta sumber energi bagi kehidupan di pantai (Majid et al., 2016).

Sayangnya, keberadaan hutan mangrove telah dieksploitasi habis-habisan oleh masyarakat sekitar, baik untuk permukiman, budi daya tambak, pengambilan kayu dan lainnya. Sebagai contoh, kerusakan hutan mangrove di Kabupaten Kepulauan Sula diperkirakan 400 ha atau mencapai 46.24% dari total luas hutan mangrove di wilayah tersebut seluas ± 865 ha (Lumbessy et al., 2015). Kondisi hutan mangrove sudah sangat memprihatinkan dan umumnya memiliki tekanan berat. Selain dirambah dan dialihfungsikan, kawasan mangrove pada beberapa daerah di Indonesia, seperti di Kecamatan Mayangan Kota Probolinggo telah dialihfungsikan untuk kepentingan tambak. Hal tersebut mengakibatkan terganggunya peranan fungsi kawasan mangrove sebagai habitat biota

laut, perlindungan wilayah pesisir, dan terputusnya mata rantai makanan kehidupan biota di kawasan pesisir (Zainuri et al., 2017).

Selain terjadinya perubahan dan kerusakan lingkungan, bagian wilayah hulu juga ikut andil memperburuk kondisi kawasan mangrove dan pantai. Berbagai bentuk masukan bahan padatan sedimen (erosi), bahan cemaran baik yang bersumber dari industri maupun rumah tangga. Ekosistem mangrove di Indonesia telah berada pada keadaan yang sangat kritis dengan tingkat kerusakan 68 % atau sekitar 5,9 juta ha dari luas keseluruhan hutan mangrove seluas 8,6 juta ha, dan untuk memperbaiki kondisi ini diperlukan perubahan sikap dan persepsi semua pihak (Majid et al., 2016).

PERMASALAHAN PEMBANGUNAN WILAYAH PESISIR DAN LAUT

Pada era otonomi daerah seperti sekarang ini, wilayah pesisir dan laut merupakan salah satu sumber daya potensial yang kerap menimbulkan berbagai permasalahan, seperti; eksploitasi sumber daya kawasan pesisir yang mengabaikan kelestariannya. Selain ini sering terjadi permasalahan antar-pemerintah pusat dan daerah seperti kurang selarasnya pemenuhan kepentingan pusat dan daerah, sebagai akibat dari; a) Instansi dinas di kabupaten/kota memiliki tugas pokok dan fungsi organisasi terkait pengelolaan sumber daya pesisir, namun belum memiliki kewenangan teknis karena belum ada penyerahan kewenangan dari pusat atau provinsi; b) Undang-undang No.22 Tahun 1999 belum berjalan selaras dengan Undang-undang Perikanan dan sebagian peraturan daerah lainnya, sehingga kewenangan dalam pada kabupaten/kota belum efektif; c) Adanya permasalahan pembangunan ekonomi di daerah menyangkut kebijakan ekonomi makro terkait dengan kemiskinan. Kebijakan ekonomi makro terutama di luar Pulau Jawa lebih difokuskan pada usaha ekstraksi sumber daya alam seperti; pemberian konsesi pada perusahaan-perusahaan asing dan berskala besar. Perhatian terhadap usaha masyarakat lokal berskala kecil masih minim dan tingginya kesenjangan pendapatan terjadi antar-daerah perkotaan dan pedesaan yang semakin jauh.

Dalam konteks wilayah pesisir dan laut, pemanfaatan sumber daya pesisir dan laut hanya dinikmati sekelompok masyarakat tertentu seperti; juragan kapal dan pengusaha perikanan. Akumulasi sumber daya pada pihak-pihak tertentu menyebabkan terjadinya de-aksesasi oleh masyarakat, misalnya pada usaha penangkapan ikan. Hanya yang memiliki kapal besar dan teknologi maju yang dapat menguasai sumber daya laut, sementara nelayan kecil dengan teknologi sederhana terpinggirkan sehingga semakin sulit dalam berusaha.

RUANG PESISIR INDONESIA; DINAMIKA KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT

Pada kawasan pesisir terdapat masyarakat yang memiliki pola hidup karakteristik tertentu (Karlina & Sidemen, 2020). Masyarakat pesisir sebagian besar bekerja sebagai nelayan untuk memenuhi kebutuhan ekonominya sehari-hari, yang secara aktif melakukan kegiatan menangkap ikan, baik secara langsung (seperti; menebar atau menggunakan jaring) maupun secara tidak langsung (seperti; juru mudi perahu layar, nakhoda kapal ikan bermotor, ahli mesin kapal, juru masak kapal penangkap ikan) dan aktivitas lain terkait dengan ruang pesisir dan laut (Yunita et al., 2018).

Kehidupan nelayan kerap dihubungkan dengan kehidupan yang serba terbatas, hidup dengan ekonomi yang rendah. Masyarakat wilayah pesisir diidentikkan dengan masyarakat miskin, di samping karena; keterampilan yang rendah, terbatasnya teknologi alat tangkap, produktivitas yang rendah (Rajadurai & Manickavasagam, 2020). Rendahnya sumber daya manusia (SDM) dan peralatan yang belum memadai yang digunakan nelayan berdampak pada aktivitas ekonomi masyarakat pesisir. Keterbatasan dalam pemahaman teknologi, menjadikan kualitas dan kuantitas tangkapan tidak optimal. Indara et al. (2017) menyampaikan beberapa faktor yang mempengaruhi rendahnya produktivitas dan pendapatan nelayan adalah; pengalaman serta tingkat pendidikan nelayan yang rendah turut mempersulit nelayan memperoleh pekerjaan lain yang lebih baik.

Pola konsumsi dan kebiasaan hidup turut berkontribusi pada kesejahteraan masyarakat pesisir. Masyarakat nelayan cenderung konsumtif (Fielnanda & Sahara, 2018). Pada saat penghasilan meningkat,

umumnya dipergunakan untuk membeli kebutuhan sekunder dan cenderung bergaya hidup boros jika dilihat berdasarkan ukuran normal pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari. Penghasilan nelayan berbeda untuk setiap harinya dan tidak menetap akibat waktu melaut sangat dipengaruhi faktor cuaca. Fielnanda & Sahara, (2018) menyampaikan pendapatan mencerminkan kemampuan seseorang dalam melakukan konsumsi baik secara kualitas maupun kuantitas. Lora et al., (2019) menyampaikan pola konsumsi nelayan seperti di bubu di Desa Tondasi adalah pola konsumsi Model Keynes, di mana semakin tinggi pendapatan nelayan maka semakin tinggi pola konsumsi nelayan, dan konsumsi (*current consumption*) dipengaruhi pendapatan *disposable* saat ini (*current disposable income*).

Perubahan kehidupan perekonomian yang lebih baik merupakan impian nelayan setiap saat. Nelayan berupaya untuk mencari dan mengembangkan jenis usaha lainnya untuk pemenuhan kebutuhan keluarganya, seperti membuka warung makan, mengelola warung kopi atau kafe. Hapan akan perubahan kehidupan perekonomiannya menjadi motivasi bagi kehidupan nelayan lainnya (Yunita et al., 2018), dan terjadinya perubahan ekonomi, kehidupan sosial nelayan secara otomatis akan merubah status masyarakat wilayah pesisir.

PERLINDUNGAN MASYARAKAT PESISIR

Penyalahgunaan ruang pesisir dan laut untuk berbagai aktivitas terus berlangsung dan menimbulkan berbagai dampak negatif. Peraturan yang tumpang tindih menimbulkan polemik bagi masyarakat, seperti; konflik daerah dan sektoral. Hal ini harus diselesaikan secara bersama melalui manajemen kawasan pantai terpadu untuk menunjang kesejahteraan masyarakat yang berkeadilan (Willem, 2018). Undang-Undang No. 27 Tahun 2007 tentang pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil, bertujuan melakukan perlindungan bagi masyarakat pesisir, yaitu; a) Mengelola WP3K khususnya menyangkut perencanaan, pemanfaatan, hak dan akses masyarakat, penanganan konflik, konservasi, mitigasi bencana, reklamasi pantai, rehabilitasi kerusakan pesisir, b) Membangun sinergitas hubungan kerja antarlembaga pemerintah baik di tingkat pusat maupun daerah, untuk memperkecil konflik pemanfaatan dan kewenangan antar-

kegiatan di wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, c) Memberikan kepastian dan perlindungan hukum serta memperbaiki tingkat kemakmuran masyarakat pesisir dan menjamin hak-hak masyarakat pesisir.

Undang-Undang No. 27 Tahun 2007, juga bertujuan untuk; a) Melindungi, mengonservasi, merehabilitasi, memanfaatkan, dan memperkaya sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil; b) Menciptakan keharmonisan dan sinergitas antara pemerintah pusat dan daerah dalam mengelola sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil; c) Memperkuat peran serta masyarakat dan lembaga pemerintah dalam pengelolaan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil agar tercapai keadilan; d) Meningkatkan nilai sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat melalui peran serta masyarakat dalam pemanfaatan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil.

Namun dalam perkembangannya Undang-undang No. 27 Tahun 2007 tentang WP3K ini dinilai belum mewujudkan pendekatan *integrated coastal management*, yang ditandai dengan tidak adanya pembaharuan atas penguasaan yang masih timpang dan ketidaksinkronan dengan undang-undang lainnya. Undang-Undang ini juga dianggap lebih mementingkan aspek investasi dan lebih pro-kepada dunia usaha dan tidak ada ruang bagi masyarakat nelayan tradisional dan masyarakat adat dalam pengelolaan WP3K.

WILAYAH PESISIR SEBAGAI KAWASAN STRATEGIS

Kawasan pesisir secara global menjadi konsentrasi aktifitas perekonomian dan peradaban manusia. Berdasarkan kacamata ekonomi wilayah, kawasan pesisir memiliki posisi strategis dalam struktur distribusi sumberdaya ekonomi yang memiliki *locational rent* yang tinggi. Nilai ekonomi kawasan pesisir, selain ditentukan *rent* lokasi (*locational rent*), setidaknya mengandung tiga unsur *economic rent* lainnya, yakni: a) *Ricardian rent* yang merupakan kekayaan dan kesesuaian sumber daya yang dimiliki unruk berbagai penggunaan aktivitas ekonomi, seperti kesesuaiannya (*suitability*) untuk berbagai aktivitas di kawasan pesisir, b) *Environmental rent*, adalah ruang pesisir sebagai fungsi kawasan yang didasarkan pada fungsinya dalam keseimbangan lingkungan, c) *Social rent* merupakan manfaat kawasan yang menyangkut berbagai fungsi sosial.

Dalam mekanisme pasar, umumnya *locational rent* dan *ricardian rent* telah terinternalisasi di dalam struktur nilai pasar, akibatnya berbagai fungsi lingkungan dan sosial kawasan pesisir mengalami degradasi. Di dalam struktur pembangunan daerah, suatu kawasan pesisir dinilai strategis secara ekonomi jika memiliki potensi *sentrifugal* menggerakkan perekonomian. Peranan strategis wilayah pesisir akan tercapai dengan baik, jika memenuhi persyaratan-persyaratan berikut:

Basis ekonomi (*economic base*) wilayah yang bertumbuh atas sumber daya domestik yang terbaru (*domestic renewable resources*). Aktivitas wilayah yang tidak berbasis sumber daya domestik cenderung tidak stabil dan akan tergantung pada dinamika eksternal. Sedangkan tumpuan pada sumber daya tak terbarukan (*non renewable resources*) tidak menjamin pembangunan yang *sustainable* seiring dengan berkurangnya sumber daya.

Memiliki keterkaitan ke belakang (*backward linkage*) dan ke depan (*forward linkage*) terhadap berbagai sektor ekonomi lainnya. Perkembangan sektor basis akan menimbulkan efek ganda (*multiplier effect*) terhadap perkembangan sektor-sektor lainnya. Termasuk keterkaitan dengan sektor-sektor penunjang sektor basis (*backward linkage*) dan keterkaitan dengan sektor-sektor pengolah, jasa yang memanfaatkan *output* sektor basis (*forward linkage*).

Efek pengganda (*multiplier effect*) dari sektor basis dan sektor-sektor turunan dan penunjangnya terkait penciptaan tenaga kerja. Termasuk sektor pemerintah lokal (sektor pajak/ retribusi) dan Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB). Struktur kebijakan (struktur insentif) harus diarahkan untuk mendorong daya saing dan menjamin *multiplier* yang tinggi terhadap penyediaan lapangan kerja dan penerimaan rumah tangga masyarakat.

Keterkaitan lintas regional di dalam maupun antar wilayah yang tinggi (*intra and interregional interactions*) akan lebih menjamin aliran alokasi dan distribusi sumber daya yang efisien dan stabil sehingga menurunkan ketidakpastian. Sarana dan prasarana transportasi, komunikasi, dan informasi yang merupakan sektor-sektor publik juga harus dikembangkan dengan baik.

PENGELOLAAN RUANG PESISIR; DITINJAU DARI SUDUT PANDANG PERATURAN PERUNDANGAN

Ditinjau dari sudut peraturan perundang-undangan sebenarnya pengelolaan wilayah laut, telah disinggung dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 jo Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Pemerintahan Daerah, dijelaskan bahwa daerah yang memiliki wilayah laut diberikan kewenangan untuk mengelola sumber dayanya dan mendapatkan bagi hasil atas pengelolaan sumber daya alam di bawah dasar dan/atau di dasar laut sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pasca-reformasi dan era otonomi daerah, pengelolaan sumber daya kelautan dikembalikan ke daerah dengan tujuan agar daerah lebih memahami dan mengetahui karakteristik dan keunikan wilayah laut termasuk wilayah pesisir. Dalam rangka memenuhi kebutuhan pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil termasuk perairan di antaranya telah dikeluarkan Undang-undang No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (UUPWPPPK) sebagai *lex specialis* pemanfaatan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil di Indonesia.

Kewenangan daerah untuk mengelola sumber daya di wilayah laut termasuk sepanjang pesisir di antaranya (Lestari, 2013) meliputi; a) Eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan kekayaan laut; b) Pengaturan administratif; c) Pengaturan tata ruang; d) Penegakan hukum terhadap peraturan yang dikeluarkan pemerintah daerah yang dilimpahkan kewenangannya pemerintah; f) Ikut serta dalam pemeliharaan keamanan; d) Ikut serta dalam pertahanan kedaulatan negara.

Pembagian batasan pengelolaan wilayah pesisir dan laut antara daerah kabupaten, provinsi dan pusat adalah; a) Kewenangan provinsi dan kabupaten/kota. Maksimal paling jauh 12 (dua belas) mil laut diukur dari garis pantai ke arah laut lepas dan/atau ke arah perairan kepulauan. Apabila wilayah laut antara 2 (dua) provinsi kurang dari 24 (dua puluh empat) mil, kewenangan untuk mengelola sumber daya. Pada wilayah laut jarak dibagi rata atau diukur sesuai prinsip garis tengah dari wilayah antara 2 (dua) provinsi tersebut. Untuk kabupaten/kota memperoleh

1/3 (sepertiga) dari wilayah kewenangan provinsi; b) Kewenangan pusat. Meskipun di dalam peraturan pemerintah daerah tidak menyatakan secara tegas mengenai batasan wilayah pengelolaan laut oleh pemerintah pusat namun di dalam Undang-undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dan Pasal 10 ayat 12 Undang-undang Nomor 2004 tentang Pemerintahan Daerah, dijelaskan bahwa wilayah yang menyangkut bidang pertahanan dan keamanan serta fiskal merupakan tanggung jawab negara, sehingga dalam hal ini wilayah laut yang melebihi 12 mil laut dan/atau yang kurang dari 12 mil laut tetapi merupakan kawasan strategis nasional maka akan ada koordinasi antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat dalam pengelolaannya.

KONSERVASI LINGKUNGAN PESISIR DAN LAUT DENGAN BUDI DAYA MANGROVE

Ditinjau dari tata bahasa, hutan mangrove terdiri dari kata hutan dan mangrove. Menurut Undang-undang No. 41 Tahun 1999 dan Undang-undang No. 19 Tahun 2004 tentang kehutanan. Hutan adalah suatu kesatuan ekosistem berupa hamparan lahan berisi sumber daya alam hayati yang didominasi pepohonan. Sedangkan mangrove adalah vegetasi hutan yang tumbuh pada tanah alluvial di daerah pantai dan sekitar muara sungai. Mangrove juga tumbuh pada pantai karang atau daratan terumbu karang yang pada pantai berlumpur (Lumbessy et al., 2015).

Menurut Undang-undang No. 23 Tahun 1997 tentang pengelolaan lingkungan hidup, konservasi sumber daya alam adalah pengelolaan sumber daya alam tidak terbaharui untuk menjamin pemanfaatannya secara bijaksana dan sumber daya alam terbaharui seperti; hutan untuk menjamin kesinambungan ketersediaanya dengan meningkatkan kualitasnya. Konservasi merupakan suatu tindakan untuk mencegah pengurasan sumber daya alam dengan cara pengambilan yang tidak berlebihan agar tetap tersedia. Konservasi dapat juga diartikan menjaga kelestarian terhadap alam demi kelangsungan hidup manusia. Tindakan konservasi dapat dilakukan dengan cara: a) Melakukan perencanaan pengambilan dan penggunaan sumber daya alam. Pengambilan sumber daya alam perlu dibatasi dengan baik, agar pengurasan sumber daya

alam tidak terjadi; b) Mengusahakan sumber daya alam secara efisien dan efektif; c) Mengembangkan sumber daya *alternative* sehingga sumber daya alam yang jumlahnya terbatas dapat disubstitusikan dengan sumber daya alam lainnya; d) Mengurangi, membatasi dan mengatasi pencemaran lingkungan (Lumbessy et al., 2015).

Konservasi menjadi salah satu cara untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan. Pasal 1 ayat 18 Undang-undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, menyebutkan bahwa konservasi merupakan manajemen udara, air, tanah, termasuk manusia sehingga dapat dicapai kualitas kehidupan yang meningkat. Pada pasal 1 ayat 7 Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor Per.17/Men/2008 tentang Kawasan Konservasi di Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil, menyebutkan konservasi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil merupakan upaya perlindungan, pelestarian, dan pemanfaatan wilayah serta ekosistemnya untuk menjamin keberadaan, ketersediaan, dan kesinambungan sumber daya pesisir dengan tetap memelihara dan meningkatkan kualitas keanekaragamannya.

PENGELOLAAN EKOSISTEM MANGROVE DAN PEMULIHAN LINGKUNGAN PESISIR

Pengelolaan ekosistem mangrove harus dilakukan melalui perencanaan, agar ekosistem mangrove terjaga dengan baik dan tidak terlepas dari konsep pembangunan pada wilayah pesisir. Wilayah pesisir mempunyai karakter yang spesifik, yang merupakan agregasi dari berbagai komponen ekologi dan fisik yang saling mempengaruhi. Pembangunan kawasan pesisir harus memperhatikan prinsip-prinsip ekologi agar tidak merusak ekosistem pantai. Stefano, (2017) menyampaikan proses pembangunan di wilayah pantai akan berakibat pada terganggunya fungsi dan integritas ekosistem pantai. Akibatnya terjadi degradasi lingkungan dan menurunnya tingkat kesejahteraan sosial dan ekonomi masyarakat pesisir. Upaya untuk meminimalkan dampak negatif pembangunan ekonomi dan integritas ekosistem pantai adalah meningkatkan konservasi sumber daya alam pantai secara berkelanjutan. Perencanaan dan pengelolaannya pun memerlukan koordinasi, integrasi, dan bersinergi dengan sektor lainnya (Lumbessy et al., 2015).

Konservasi kawasan mangrove dengan model yang lama yaitu dengan sistem tanam mangrove, dianggap tidak berdampak dalam mengurangi kerusakan mangrove pada berbagai daerah. Namun diperlukan satuan tugas yang bertugas merawat dan *monitoring* perkembangan tanaman mangrove sehingga hasilnya signifikan. Peran pemerintah daerah atau dinas terkait seperti Dinas Kelautan Perikanan berperan melakukan perawatan dan *monitoring* mangrove, seperti yang dilakukan di daerah Cengkong (Yuniarti et al., 2016; Paringsih et al., 2018). Pemulihan lingkungan pesisir dapat dilakukan dengan berbagai hal, seperti pemulihan habitat dan pemulihan fungsi kawasan. Pemulihan habitat dilakukan pada kawasan-kawasan yang telah terganggu fungsi ekologisnya (terdegradasi). Pengembalian fungsi ekologis serta jasa bioekohidrologis kawasan yang terdegradasi, dapat dilakukan dengan cara rehabilitasi dan reklamasi habitat.

Pemulihan kualitas lingkungan kawasan pesisir dapat juga dilakukan melalui; a) Penilaian kawasan konservasi mangrove, yang bertujuan untuk mengetahui sejauh mana suatu kawasan mampu mendukung dan menjamin fungsinya sebagai penyangga, b) Peningkatan kualitas habitat yang dilakukan melalui rehabilitasi habitat untuk peningkatan kualitas kawasan, c) Peningkatan kualitas kawasan hijau, dapat dilakukan melalui tindakan; 1) rehabilitasi jenis, 2) *enrichment planting*, 3) perubahan jenis; d) Pemberdayaan masyarakat terhadap kawasan mangrove. Hal ini dapat dilakukan melalui: 1) Pembinaan masyarakat melalui penghijauan, pelatihan, dan penyuluhan, 2) Pendidikan formal, dengan memasukkan muatan lokal pengenalan hutan dan lingkungan pada kurikulum nasional sekolah mungkin mulai dari, sekolah dasar (SD) hingga sekolah menengah umum (SMU). Model konservasi mangrove berbasis pemberdayaan masyarakat merupakan salah satu cara yang efektif dalam mengkonservasi kawasan pesisir. Paringsih et al., (2018) menyampaikan model pemberdayaan masyarakat dengan sistem tanam rawat *monitoring* (TRM) merupakan salah satu solusi untuk *role model* dalam menjaga keberadaan mangrove dari kerusakan di Kabupaten Trenggalek, dan berjalan dengan sukses.

STRATEGI PENGEMBANGAN KAWASAN PESISIR MELALUI DE-KRIMINALISASI RUANG PUBLIK PELESTARIAN KAWASAN PESISIR LAUT

Perspektif masa depan kawasan pesisir, laut memandang bahwa kawasan ini memiliki potensi besar untuk dikembangkan bukan hanya sebagai tempat hunian (*living space*) yang nyaman berorientasi alam dan budaya. Tetapi juga difokuskan sebagai pusat pertemuan seperti rekreasi (*leisure*) publik yang berorientasi pada pengembangan ekonomi kawasan. Tantangan masa depan kawasan pesisir, laut sebagai lingkungan binaan (*built environment*) perlu diarahkan pada penciptaan ruang yang berorientasi pada 5 (lima) aspek (Subroto, 2015), yaitu; a) Ekologi-Keruangan, b) Sosiologi, c) Antropologi, d) Kebudayaan, e) Ekonomi masyarakat kawasan pesisir dan laut yang berkelanjutan.

Keseimbangan aspek tersebut ditujukan agar kawasan tepian laut dan pesisir tetap terjaga kualitas dan eksistensi ekologi keruangannya melalui persyaratan analisis mengenai dampak lingkungan (AMDAL). Tujuannya agar kawasan tepian laut dan pesisir tetap memberikan peluang kontribusi terhadap kebutuhan sosio-psikologis masyarakat lokal berdasarkan *azas equitas* (persamaan hak) untuk berperan aktif dalam melestarikan kawasan pesisir dan berperan untuk melindungi, memanfaatkan dan mengembangkan kawasan pesisir. Masyarakat lokal membutuhkan kawasan pesisir yang berkembang secara ekonomi sebagai kawasan binaan baru (*new built environment*) namun tetap berpijak pada lokalitas dan kearifan budaya masyarakatnya. Masyarakat lokal berperan sebagai *pemilik* kebudayaan harus berpeluang menunjukkan eksistensinya dalam membangun kawasan pesisir.

SUSTAINABILITAS KAWASAN PESISIR DAN LAUT (SEA FRONT)

Ciri khusus sebuah komunitas yang handal (*ideal sustainable community*) adalah yang memiliki integritas lingkungan dengan vitalitas ekonomi yang tinggi serta masyarakat yang mapan. Pemahaman sustainabilitas dalam konteks kawasan pesisir memuat paradok orientasi berupa; a) Sustainabilitas yang berorientasi pada kesinambungan

(*continuity*), b) *Sustainability* yang berorientasi pada perubahan (*change*). Pemahaman *sustainability* dalam konteks perubahan didasari pada 3 (tiga) hal yaitu *kecepatan, proses dan arah perubahan*. Pemahaman *sustainability* dalam konteks keberlanjutan nampaknya harus dilihat berdasarkan 2 (dua) perspektif yaitu keberlanjutan budaya yang bermakna *static end state* (keadaan tetap) dan keberlanjutan ekonomi yang bermakna *change flow state* (keadaan berubah). Pada banyak kasus di lapangan, kedua perspektif tersebut cenderung tarik menarik dan terjadi kecenderungan bahwa pemahaman *change-flow state* lebih menunjukkan superioritasnya dibandingkan dengan pemahaman *static-end state*. Program pengembangan kawasan pesisir pada dasarnya harus dikelola dengan baik mengingat daya dukung (*carrying capacity*) lingkungan pesisir memiliki keterbatasan baik secara fisik keruangan (luasan, jenis permukaan lahan, sumber daya air) maupun non-fisik (ekonomi, sosial dan budaya).

Kegiatan yang berlangsung di kawasan pesisir umumnya adalah pembangunan ekonomi yang direfleksikan maraknya pembangunan fasilitas komersial (*shopping mall, hotel, apartement*). Kondisi ini perlu dikendalikan sesuai dengan kemampuan daya dukung kawasan dan ruang pesisir dalam merespons perubahan fisik spasial yang terjadi. Jika pemanfaatan ekonomi kawasan pesisir berlangsung terus-menerus tanpa pengendalian yang terukur, akan menyebabkan pertumbuhan ekonomi pada ambang batas. Sementara itu kemampuan dan kualitas lingkungan (*ecology endowments*) sulit untuk diperbaiki kembali, dan akan terjadi *limits to growth*.

Telah banyak kawasan pesisir yang dikembangkan menjadi pusat kegiatan publik, dan dieksploitasi secara berlebihan. Bangunan didirikan secara horisontal dan vertikal, hal ini berdampak buruk pada lingkungan. Akibatnya kawasan pesisir akan kehilangan nilai estetikanya dan menyebabkan; rusaknya pantai, jaringan drainase terganggu, jaringan jalan rusak, ruang terbuka publik. Kawasan pesisir juga memiliki potensi menjadi pusat kegiatan publik berupa hunian, jasa dan komersial tata kelola ruangnya namun belum dilengkapi dengan Rencana Tata Lingkungan dan Bangunan (RTBL). Akibatnya pemanfaatan ruang kawasannya menjadi tidak terarah dan justru kontra produktif terhadap kondisi kawasan pesisir dan tepian laut. Bangunan tidak saja menyentuh garis pantai namun sudah berada di atas air laut, kondisi ini akan mengakibatkan terganggunya keseimbangan alam di kawasan pesisir.

KEASLIAN (*AUTHENTICITY*) KAWASAN PESISIR LAUT

Daya tarik wisata merupakan salah satu faktor penting yang membedakan satu kawasan dengan kawasan yang lain, termasuk untuk mendorong inisiatif masyarakat untuk menggali dan mengembangkan lokalitas nilai-nilai budaya yang dimilikinya guna melestarikan kawasan pesisir. Tradisi budaya dapat bersumber pada kekayaan arsitektur lokal, kesenian, adat-istiadat, nilai-nilai kearifan lokal, kehidupan sosial maupun sejarah masyarakatnya dalam konteks kawasan pesisir. Selain potensi keaslian yang ada, objek yang dapat dikembangkan berbasis alam dapat diciptakan dalam bentuk objek buatan berupa atraksi wisata selancar (*surfing*), menyelam (*diving*), berlayar (*sailing*), dan paralayang (*paragliding*).

Pada kenyataannya pengembangan ruang pesisir yang hanya menekankan pembangunan fisik semata akan mengganggu atau merusak keaslian ruang pesisir baik secara fisik, spasial, visual maupun kondisi sosio-kultural masyarakat pemilik ruang kawasan pesisir. Pengendalian bangunan dalam konteks jumlah bangunan, luasan terbangun, ketinggian bangunan, bentuk bangunan, fungsi bangunan dan lainnya perlu dievaluasi dan dirumuskan kembali setiap 5 (lima) tahun dalam bentuk Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL). Hal tersebut dilakukan untuk mengantisipasi perkembangan aktual yang terjadi baik secara sosiologis, ekologis maupun demografis. Beberapa kasus pada desa-desa nelayan yang tidak memiliki perencanaan perubahan pemanfaatan ruang yang tidak terkedali. Fakta yang terjadi banyak ditemui bangunan atau rumah yang berdiri di kawasan pesisir dan tidak mempedulikan lingkungan sekitar kawasan tepian pesisir. Bahkan tata letak kelompok bangunan masih didirikan sejajar garis pantai (*long shore line*) dan bukan tegak lurus (*cross shore line*).

LIVABILITAS RUANG DAN MINDSET KAWASAN PESISIR LAUT

Masyarakat yang berkunjung ke kawasan pesisir pada hakikatnya bertujuan menikmati suasana yang khas kawasan pesisir, laut. Kegiatan yang dilakukan secara intensif oleh masyarakat pada hakikatnya dipicu pergerakan (*movement*) manusia di kawasan tersebut. Pergerakan

manusia muncul melalui penempatan elemen ruang publik berupa *land mark* (tugu, menara, gardu pandang), *street furniture* (kursi taman, penanda/ *signage*, vegetasi) dan *ground covering material* (*paving block*, rumput). Fungsi elemen ruang publik tersebut adalah sebagai pengarah ruang yang berfungsi sebagai pemisah antara satu ruang dengan ruang publik lainnya.

Keberadaan elemen ruang publik tersebut akan meningkatkan *livabilitas* ruang karena dialog pengunjung ruang publik dengan elemen tersebut akan memperjelas di mana, kapan masyarakat berada dan ke mana seseorang akan bergerak. Pengembangan ruang kawasan pesisir dan laut masih belum mendapatkan perhatian secara khusus namun cenderung terbengkalai. Kondisi tersebut memicu kegiatan kontra produktif yang semakin memperburuk kualitas kawasan pesisir. Penyalahgunaan (*mal-function*) ruang kawasan pesisir terjadi diakibatkan lemahnya peraturan tata ruang yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah yang bersangkutan. Banyak kasus pembangunan ruang kawasan pesisir diorientasikan pada fungsi baru yang sama sekali tidak berhubungan dengan pantai dan laut.

Pemanfaatan kawasan pesisir, orientasinya adalah pemanfaatan ruang yang memposisikan laut sebagai partner dialog keruangan. Secara fisik kelompok bangunan yang tercipta perlu berjarak terhadap tepian laut, karena keberadaan bangunan dapat mengganggu keseimbangan lingkungan secara fisik, spasial maupun *visual*. Terminologi berjarak tersebut dapat diterjemahkan ke dalam bentuk ditentukannya sempadan pantai. Pada banyak kasus, kelompok bangunan yang berada di tepian laut perlu didesain secara khusus sehingga bangunan tersebut tidak hanya berfungsi secara sosial dan ekonomi namun juga mampu berfungsi secara kultural dalam konteks kawasan pesisir.

Pembangunan kawasan pesisir dan laut, memerlukan *treatment* khusus untuk menghindari agar kawasan pesisir tidak terpapar polusi sampah. Pemberlakuan sempadan pantai dan tata letak kelompok bangunan dalam konteks laut dimaksudkan agar alam tetap diposisikan sebagai titik pusat perhatian (*point of interest*) untuk menarik pengunjung di kawasan tepian pesisir dan laut sebagai ruang publik. Dan yang sangat

penting adalah *setting* bangunan harus tetap merespons terkait mitigasi bencana. Pada praktiknya, selain bangunan tidak ditata untuk merespons mitigasi bencana, ternyata secara empiris laut tidak menjadi *point of interest*. Justru akses ke laut tidak dibuka baik secara spasial maupun visual. Banyak kasus di lapangan yang menunjukkan kecenderungan di mana orientasi bangunan tidak lagi mengarah ke laut namun ke arah daratan. Hal itu terjadi karena masih ada *mindset* kemudahan akses menuju kelompok bangunan ditentukan oleh keberadaan jalan.

Ruang sempadan laut yang seharusnya dibebaskan dari keberadaan kelompok bangunan justru dipadati dengan bangunan-bangunan sehingga jalan diapit 2 (dua) deretan bangunan memanjang sepanjang pantai. Akibatnya selain akses ke laut menjadi tertutup, maka laut juga diposisikan menjadi bagian belakang dari kelompok bangunan. Hal tersebut menyebabkan kondisi pantai dan laut menjadi cenderung tidak terawat, kotor, dan kumuh serta rusak akibat produksi sampah dan dibuang begitu saja di laut. Hal ini terjadi karena keberadaan laut diposisikan sebagai bagian belakang kelompok bangunan. Kondisi tersebut turut memperburuk kualitas ruang dan lingkungan kawasan pesisir dan laut.

Pada sisi lain, fenomena alih-alih perbaikan kualitas kawasan pantai/pesisir melalui kegiatan reklamasi pantai justru mengakibatkan degradasi kualitas ruangawasannya. Reklamasi pantai memiliki konsekuensi ekologis yang memerlukan perhitungan tertentu terkait dengan dampak lingkungan yang timbul. Zainuri et al., (2017) menyampaikan reklamasi menjadi tantangan terberat dalam pengembangan kawasan pesisir, reklamasi adalah penyebab degradasi seperti yang terjadi di Kota Probolinggo. Reklamasi merupakan penggunaan ruang dan kawasan pantai untuk berbagai kepentingan. Pengelolaan pantai yang sembarangan akan mengakibatkan perubahan ekosistem kawasan pesisir. Pengaruh yang terjadi adalah intrusi air laut dan ketidakseimbangan sedimentasi yang akan mengakibatkan perubahan garis pantai. Perubahan garis pantai ini terjadi akibat adanya sedimentasi (bertambahnya kawasan darat) dan terjadinya abrasi (berkurangnya kawasan daratan).

EKONOMI MASYARAKAT PESISIR; KESIAPAN PEMERINTAH DAERAH DAN PELIBATAN AKADEMISI DALAM MEMBANGUN KAWASAN PESISIR

Ketertinggalan pembangunan wilayah pesisir dan laut merupakan salah satu indikator yang menunjukkan bahwa sektor kelautan dalam kurun waktu 50 tahun belakangan ini belum menjadi sektor prioritas dalam menopang pertumbuhan ekonomi dan peningkatan pendapatan masyarakat. Pada satu sisi pengelolaan sumber daya alam hutan dan minyak bumi sudah mengarah pada titik kritis, dan menunjukkan bahwa sumber daya ini mengalami deplesi sebagai akibat pengelolaan yang kurang bijaksana. Pengelolaan sumber daya pesisir dan laut merupakan pilihan alternatif dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, di samping karena sumber dayanya melimpah dan belum dikelola secara optimal.

Agar tidak terjebak pada kesalahan yang sama dengan pengelolaan sumber daya alam di daratan, maka pengelolaan sumber daya laut dan pesisir harus memperhatikan hal-hal berikut:

1. Pengelolaan sumber daya alam pesisir dan laut, sebagai sumber ekonomi baru yang kompetitif harus bermuara pada pengentasan kemiskinan masyarakat kawasan pesisir dan laut.
2. Pengelolaan sumber daya alam pesisir dan laut sebagai sumber daya ekonomi yang baru harus difokuskan untuk peningkatan pembangunan ekonomi berbasis sumber daya lokal.
3. Pengelolaan sumber daya pesisir dan laut harus memperhatikan budaya dan kearifan lokal dan melibatkan masyarakat. Pengelolaan sumber daya pesisir dan laut harus mampu mentransformasikan usaha perikanan masyarakat ke arah bisnis secara terpadu. Usaha perikanan merupakan suatu sistem yang terdiri atas beberapa komponen yang saling terkait, yaitu; a) Sumber daya perikanan, yaitu sumber daya alam (laut, pesisir, perairan tawar), b) Sarana dan prasarana, seperti; pelabuhan, pabrik es, *cold storage*. Infrastruktur pada sentra industri, pengadaan dan penyaluran sarana produksi, seperti; mesin, bahan bakar minyak (BBM), alat tangkap, serta sistem informasi dan teknologi baru, c) Produksi perikanan, meliputi usaha budi daya dan penangkapan, d) Pengolahan hasil

perikanan, meliputi pengolahan yang dilakukan nelayan, termasuk penanganan pasca-panen; e) Pemasaran hasil perikanan dan produk olahannya. Termasuk pengembangan pasar (*market development*) dan pengembangan produk (*product development*), f) Pembinaan, mencakup kegiatan pembinaan institusi, iklim usaha yang kondusif, peraturan dan perundangan, pembinaan dan pelatihan sumber daya manusia (SDM).

Membangun dan mengembangkan kawasan pesisir merupakan tantangan tersendiri bagi pemerintah daerah, terutama bagi provinsi yang berbentuk kepulauan seperti; Kepulauan Riau. Pemerintah daerah baik pemerintah provinsi dan kabupaten harus mempersiapkan *master plan* perencanaan pengelolaan wilayah pesisirnya dengan baik. Semua wilayah baik yang terdiri dari pulau-pulau, bahkan yang berada pada kawasan perbatasan dengan negara tetangga tidak boleh terlepas dari perencanaan. Termasuk besarnya potensi pencemaran dan perusakan lingkungan laut yang mungkin muncul harus diantisipasi, karena akan berdampak pada pengembangan wilayah pesisir sebagai satu kesatuan ekosistem wilayah laut.

Sesuai dengan amanat UUPWPPK tentang perencanaan pengelolaan dan pengembangan wilayah pesisir, laut dan pulau-pulau kecil/terluar, yang telah diserahkan pada setiap daerah, menjadikan hal ini sebagai tantangan bagi pemerintah. Pemerintah daerah dituntut untuk mampu dan lebih kreatif untuk mengelola dan mengembangkan potensi sumber daya alam laut, pesisir dan pulau-pulau kecil untuk menopang dan mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah dengan memberdayakan kekayaan budaya adat istiadat lokal. Hal tersebut sejalan dengan konsep otonomi daerah, karena daerah tersebut lebih mengenal potensi dan kondisi geografis wilayahnya termasuk kondisi sosial budaya hingga kondisi perekonomian masyarakatnya.

Perencanaan merupakan sebuah pondasi penting bagi proses pembangunan pesisir dan kelautan. Jika pengelolaannya tidak terencana dengan baik maka akan memberikan dampak negatif. Kelompok nelayan merupakan masyarakat yang pertama yang merasakan dampak negatif pengelolaan sumber daya pesisir tanpa perencanaan. Pemerintah daerah dituntut untuk bertanggungjawab mempersiapkan masyarakat pesisir yang benar-benar mampu melaksanakan program pemberdayaan

ekonomi masyarakat pesisir (PEMP). Masyarakat yang pasif harus didorong dan dibantu melalui program yang terencana dengan baik, seperti; subsidi bahan bakar minyak (BBM) bagi nelayan, pengembangan unit usaha dan kedai-kedai masyarakat pesisir, hingga mendirikan koperasi bagi para nelayan di kawasan pesisir.

Agar perencanaan dan program yang disusun pemerintah berjalan dengan baik, diperlukan dukungan berbagai pihak seperti; akademisi, lembaga masyarakat terutama masyarakat pesisir. Tentunya tidak semua nelayan dapat memahami program yang disusun pemerintah daerah, termasuk peraturan-peraturan yang terkait dengan pengembangan wilayah pesisir. Dalam hal ini diperlukan bantuan para akademisi, kaum terpelajar serta lembaga swadaya masyarakat (LSM) yang peduli terhadap kepentingan masyarakat pesisir, untuk turun ke lapangan dalam menyosialisasikan program dan peraturan pemerintah baik tingkat pusat dan daerah, terutama yang terkait dengan hak dan kewajiban masyarakat kawasan pesisir.

INTEGRATED COASTAL ZONE MANAGEMENT (ICZM)

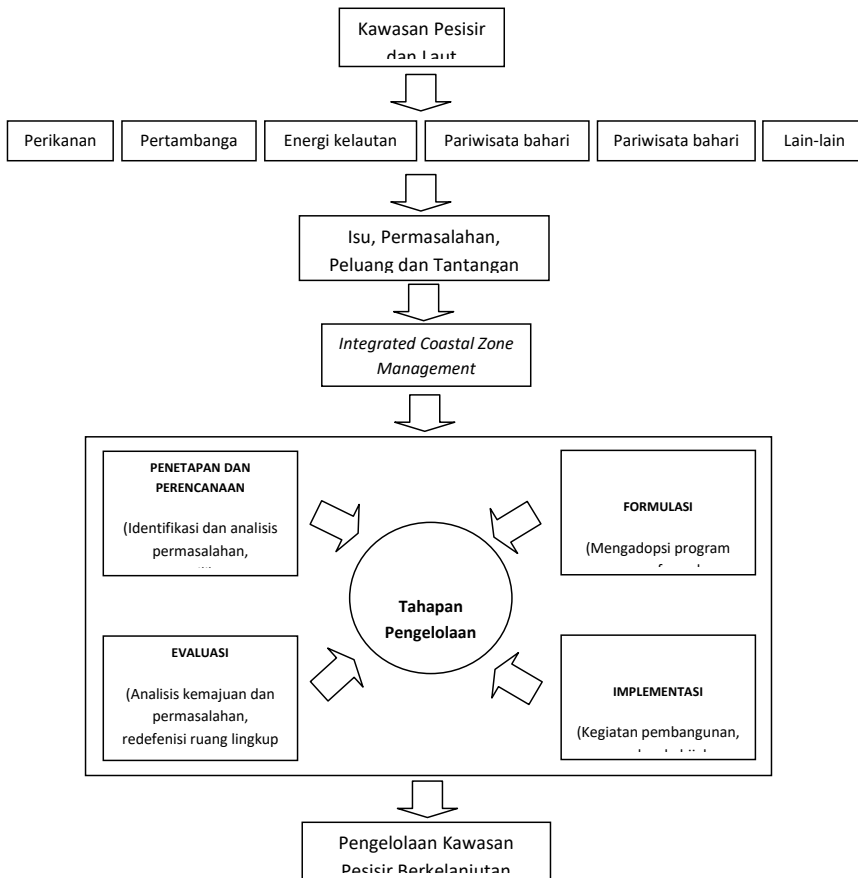
Pengelolaan sumber daya pesisir secara terpadu menghendaki adanya keberlanjutan (*sustainability*) dalam pemanfaatan sumber daya pesisir. Sebagai kawasan yang dimanfaatkan untuk berbagai sektor pembangunan, wilayah pesisir memiliki kompleksitas isu, permasalahan, peluang, dan tantangan. Pengelolaan wilayah pesisir, memiliki dasar hukum; a) Undang-undang No. 5 tahun 1990, tentang Konservasi Sumber daya Alam dan Ekosistemnya, b) Undang-undang No. 24 tahun 1992, tentang Penataan Ruang; c) Undang-undang No. 23 tahun 1997, tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup; d) Undang-undang No. 22 tahun 1999, tentang Pemerintahan Daerah; e) Peraturan Pemerintah No. 69 tahun 1996, tentang Pelaksanaan Hak dan Kewajiban, Serta Bentuk dan Tata Cara Peran Serta Masyarakat dalam Penataan Ruang, f) Keputusan Presiden RI No. 32 tahun 1990, tentang Pengelolaan Kawasan Lindung, g) Permendagri No. 8 tahun 1998, tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang di Daerah.

Pemanfaatan sumber daya pesisir dan laut yang tidak memenuhi kaidah-kaidah pembangunan berkelanjutan secara signifikan akan mempengaruhi ekosistemnya. Kegiatan pembangunan pada kawasan pesisir akan mempengaruhi produktivitas sumber daya akibat proses produksi dan residu. Pemanfaatan sumber daya pesisir kerap menimbulkan konflik yang berdampak negatif. Pemanfaatan sumber daya pesisir untuk tujuan pembangunan akan berhasil jika dikelola secara terpadu (*Integrated Coastal Zone Management/ ICZM*).

Fakta menunjukkan pengelolaan dan pemanfaatan kawasan pesisir secara sektoral tidaklah efektif. Pengelolaan sumber daya pesisir secara terpadu merupakan suatu proses *iteratif* dan *evolusioner* untuk mewujudkan pembangunan kawasan pesisir secara optimal dan berkelanjutan. Tujuan *ICZM* bukan hanya untuk mengejar pertumbuhan ekonomi (*economic growth*) jangka pendek, tetapi ikut menjamin pertumbuhan ekonomi untuk dinikmati secara adil dan proporsional, untuk mencapai tujuan tersebut maka unsur esensial dari *ICZM* adalah keterpaduan (*integration*) dan koordinasi.

Setiap kebijakan dalam pemanfaatan sumber daya pesisir harus berdasarkan pada; 1) Pemahaman yang baik tentang proses-proses alamiah (*eko-hidrologis*) yang berlangsung di kawasan pesisir yang sedang dikelola; 2) Kondisi ekonomi, sosial, budaya dan politik masyarakat; 3) Kebutuhan saat ini dan yang akan datang terhadap barang dan (produk) dan jasa lingkungan pesisir. Proses pengelolaan kawasan pesisir secara terpadu dan berkelanjutan ini paling tidak harus memiliki 4 (empat) tahapan utama, yaitu: 1) Penataan dan perencanaan, 2) Formulasi, 3) Implementasi, 4) Evaluasi. Atas dasar ini ditetapkan tujuan dan target pengelolaan atau pemanfaatan, kebijakan serta strategi dan pemilihan struktur implementasi untuk mencapai tujuan pembangunan. Tujuan penting dari *ICZM* adalah mewujudkan pembangunan kawasan pesisir secara berkelanjutan maka keterpaduan dalam perencanaan dan pengelolaan kawasan pesisir dan laut mencakup empat aspek, yaitu: a) Keterpaduan wilayah/ekologis; b) Keterpaduan sektor; c) Keterpaduan disiplin ilmu; d) Keterpaduan *stakeholder*. Penetapan tingkat kegiatan pembangunan pesisir yang optimal akan menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang dapat dirasakan segenap *stakeholders*. Dengan demikian pendekatan keterpaduan pengelolaan/pemanfaatan kawasan pesisir

dan laut menjadi sangat penting, sehingga diharapkan dapat terwujud *one plan dan one management* serta tercapai pembangunan berkelanjutan dan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan, dan secara skematik disajikan pada Gambar 1 berikut;



Gambar 1. Pendekatan keterpaduan pengelolaan dan pemanfaatan kawasan pesisir dan laut dengan konsep *Integrated Coastal Zone Management*

Strategi pengelolaan kawasan pesisir (*Integrated Coastal Zone Management*) dapat dilakukan melalui strategi terpadu dan pengelolaan secara berkelanjutan. Wilayah pesisir dan laut merupakan tatanan ekosistem yang memiliki hubungan yang sangat erat dengan daerah lahan atas (*upland*) melalui aliran air sungai, air permukaan (*run off*) maupun air tanah (*ground*

water), termasuk aktivitas manusia. Keterkaitan tersebut menyebabkan terbentuknya kompleksitas dan kerentanan pada wilayah pesisir. Konteks keterpaduan meliputi dimensi sektor, ekologis, hierarki pemerintahan, antar-bangsa atau negara, serta berbagai disiplin ilmu.

Pengelolaan wilayah pesisir secara terpadu merupakan keharusan mengingat banyaknya kegiatan-kegiatan yang dapat diimplementasikan, sehingga perlu dirumuskan suatu konsep penataan ruang (*strategic plan*). Dalam konteks ini maka keterpaduan pengelolaan wilayah pesisir mengandung dimensi sektoral, bidang ilmu dan keterkaitan ekologis. Keterpaduan secara sektoral di wilayah pesisir berarti diperlukan adanya suatu koordinasi tugas, wewenang, dan tanggung jawab antar-sektor (*horizontal integration*); antar-tingkat pemerintahan mulai dari tingkat desa, kecamatan, kabupaten, provinsi sampai pemerintah pusat.

Keterpaduan sudut pandang keilmuan mensyaratkan bahwa dalam pengelolaan wilayah pesisir hendaknya dilaksanakan atas dasar interdisiplin ilmu (*interdisciplinary approaches*), yang melibatkan bidang ilmu ekonomi, ekologi, teknik, sosiologi, hukum, dan lainnya yang relevan. Selain itu wilayah pesisir, juga dipengaruhi berbagai kegiatan manusia maupun proses-proses alamiah yang terdapat pada kawasan sekitarnya dan lahan atas (*upland areas*) maupun laut lepas (*oceans*). Kondisi empiris di wilayah pesisir ini mensyaratkan bahwa pengelolaan wilayah pesisir dan lautan secara terpadu harus memperhatikan segenap keterkaitan ekologis (*ecological linkages*) yang dapat mempengaruhi suatu wilayah pesisir.

Strategi pengelolaan pesisir harus difokuskan dalam rangka pemanfaatan ruang dengan tahapan sebagai berikut; a) Identifikasi pengguna ruang dan kebutuhannya; b) Penyusunan rencana tata ruang kawasan pesisir; c) Penetapan sempadan pantai dan penanaman mangrove; d) Pengendalian reklamasi pantai; e) Pengetatan baku limbah dan manajemen persampahan; f) Penataan permukiman kumuh; g) Penegakan hukum secara konsisten. Tujuan pengelolaan sumber daya alam pesisir adalah mengatasi konflik pemanfaatan ruang wilayah pesisir, sehingga terwujudnya pembangunan yang berkelanjutan. Adapun target pengelolaan adalah teratasinya permasalahan turuna partisipasi masyarakat, dunia usaha dan pemerintah secara konsisten, yaitu; a) Tersusun dan dipatuhinya tata ruang wilayah, b) Terkendalinya reklamasi pantai, c) Terkendalinya pencemaran perairan dan tertatanya permukiman kumuh; d) Kembalinya sempadan pantai dan terkendalinya



masalah abrasi; e) Terkendalinya sedimentasi perbaikan sistem drainase dari konflik pemanfaatan ruang secara terpadu, dalam rangka pengembangan wilayah pesisir dan rehabilitasi mangrove.

PENUTUP

Pengelolaan ruang pesisir dan laut dalam kerangka pengembangan wilayah, akan lebih efektif bila dilaksanakan secara bersama-sama seluruh *stakeholder* baik ditingkat pusat maupun daerah. Otonomi daerah membuka peluang desentralisasi pengelolaan sumber daya pesisir dan laut, disamping karena Indonesia merupakan negara kepulauan yang sangat luas bahkan memiliki daerah yang terisolasi, miskin alat transportasi dan komunikasi dan sistem administrasi pemerintahan yang masih lemah, kurangnya kapasitas sumber daya manusia (SDM), serta masih banyaknya masyarakat yang menggantungkan kehidupannya pada sumber daya pesisir dan laut.

Pembangunan perekonomian daerah, terutama yang didasarkan pada sumber daya wilayah pesisir dan laut dapat dilakukan dengan memperhatikan kelestarian lingkungan, sehingga diperoleh konsep pembangunan berkelanjutan yaitu pembangunan yang berusaha memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengurangi kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhannya. Pembangunan berkelanjutan menekankan agar hasil pembangunan terbagi merata dan adil pada berbagai kelompok dan lapisan masyarakat serta antar-generasi. Wilayah pesisir dan laut dengan segala karakteristiknya menjadi satu potensi yang patut dijaga dan dikembangkan sebagai sumber perekonomian daerah, sehingga dapat digunakan untuk kesejahteraan masyarakat.

Walaupun wilayah pesisir memiliki potensi strategis untuk menjadi *prime mover* pembangunan daerah, namun jika prasyarat strategisnya tidak terpenuhi dapat menyebabkan peranan sektor-sektor pembangunan pesisir dan laut tidak signifikan terhadap pembangunan daerah. Pengembangan wilayah pesisir, menuntut keterpaduan sektoral dan spasial. Pengembangan kawasan pesisir memerlukan pendekatan dan inovasi-inovasi kelembagaan. Sistem kelembagaan diharapkan dapat memadukan keterkaitan sektoral, mencakup sistem manajemen pemerintahan, sistem keterpaduan bisnis antar-sektor dan

transformasi struktural ketenagakerjaan. Keterpaduan sektoral di dalam kerangka pembangunan wilayah memerlukan reorientasi kelembagaan-kelembagaan sektoral agar kompone sistem pembangunan wilayah yang efektif. Inovasi kelembagaan mencakup sistem kelembagaan yang mendorong partisipasi komunitas lokal serta reorientasi kelembagaan pemerintah. Lembaga pemerintahan harus berorientasi sebagai fasilitator dan stimulator pembangunan, dan komunitas masyarakat dapat partisipasi dalam hal perencanaan-perencanaan dan proses pengembangan ruang pesisir.

Kawasan pesisir pada dasarnya merupakan kawasan yang sensitif terhadap perubahan akibat rekayasa pembangunan. Pengembangan kawasan pesisir tidak berarti merupakan program yang tidak perlu dijalankan. Revitalisasi kawasan pesisir sangat penting untuk meningkatkan kualitas lingkungan dengan mengimplemetasikan konsep membangun tanpa merusak alam dan budaya dan sangat bermanfaat untuk merespons kriminalisasi ruang pesisir. Respons dalam bentuk de-kriminalisasi kawasan pesisir sebagai ruang publik perlu disertai dengan aplikasi strategi pengembangan kawasan pesisir yang menekankan beberapa aspek yaitu; a) pelestarian kawasan pesisir, b) sustainabilitas kawasan pesisir dan laut; c) keaslian (*authenticity*) kawasan pesisir; d) livabilitas ruang dan *mindset* kawasan pesisir; e) pembangunan berbasis kawasan pesisir.

Upaya de-kriminalisasi ruang publik di kawasan pesisir dan laut dengan mengedepankan keenam aspek tersebut di atas juga harus dilakukan dengan semangat yang kuat dan arah orientasi pengembangan kawasan pesisir yang jelas serta dikembangkan berdasarkan persepsi yang sama tanpa harus mengorbankan kawasan tersebut. Selanjutnya aspek-aspek tersebut harus dirumuskan dalam satu sistem kebijakan pengembangan kawasan pesisir secara terpadu. Hal tersebut seiring dengan pengembangan ruang pesisir dan laut sebagai area yang dikelola dengan konsep *Integrated Coastal Zone Management* (ICZM) pada lokus tertentu dalam bentuk arahan desain (*design guide line*).

REFERENSI

- Dahuri, R. (2001). Pengelolaan Ruang Wilayah Pesisir dan Lautan Seiring dengan Pelaksanaan Otonomi Daerah. *MIMBAR: Jurnal Sosial Dan Pembangunan*, 17(2), 139–171. <https://ejournal.unisba.ac.id/index.php/mimbar/article/view/38/pdf>
- Fielnanda, R., & Sahara, N. (2018). Pola Konsumsi Rumah Tangga Nelayan di Desa Mendahara Ilir Kecamatan Mendahara Kabupaten Tanjung Jabung Timur. *Iltizam Journal Of Shariah Economic Research*, 2(2), 89–106.
- Indara, S. R., Bempah, I., & Boekoesoe, Y. (2017). Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Nelayan Tangkap di Desa Bongo Kecamatan Batudaa Pantai Kabupaten Gorontalo. *Agrinesia*, 2(1), 91–97.
- Karlina, P., & Sidemen, I. A. W. (2020). Dinamika Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Nelayan di Desa Kedonganan Kabupaten Badung 1990-2018. *Humanis: Journal of Arts and Humanities*, 24(2), 224–231. <https://doi.org/10.24843/jh.2020.v24.i02.p15>
- Lestari, M. M. (2013). Potensi Dan Tantangan Pengelolaan Sumber Daya Kelautan Dalam Penciptaan Masyarakat Pesisir Yang Siap Menjawab Perkembangan Zaman. *JURNAL SELAT*, 1(2), 8–12.
- Lora, W. O., Ola, L. O. La, & Riani, I. (2019). Analisis Pendapatan Dan Pola Konsumsi Masyarakat Nelayan di Desa Tondasi Kecamatan Tiworo Utara Kabupaten Muna Barat (Analysis Of Fishermen's Income And Consumption Pattern In Tondasi Village, North Tiworo, West Muna Regency). *Jurnal Sosial Ekonomi Perikanan*, 4(2), 65–72.
- Lumbessy, H., Rengkung, J., & Gosal, P. H. (2015). Strategi Konservasi Ekosistem Mangrove Desa Mangega dan Desa Bajo Sebagai Destinasi Ekowisata Di Kabupaten Kepulauan Sula. *SPASIAL: Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 2(3), 192–200. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/spasial/article/view/10767/10355>
- Majid, I., Muhdar, M. H. I. Al, Rohman, F., & Syamsuri, I. (2016). Konservasi Hutan Mangrove di Pesisir Pantai Kota Ternate Terintegrasi Dengan Kurikulum Sekolah. *Bioedukasi Universitas Khairun*, 4(2), 488–496.

- Paringsih, N. C., Setyono, P., & Sunarto, S. (2018). Konservasi Mangrove Berbasis TRM (Tanam Rawat Monitoring) untuk Menjaga Sumberdaya Laut di Cengkong, Trenggalek. *Bioeksperimen: Jurnal Penelitian Biologi*, 4(2), 22–34. <https://doi.org/10.23917/bioeksperimen.v4i2.6882>
- Rajadurai, J. B., & Manickavasagam, B. (2020). The Socio - Economic Conditions of Fishermen Community. *International Journal of Advanced Science and Technology*, 29(8 Special Issue), 933–940.
- Stefano, A. (2017). Perencanaan Pengembangan Kawasan Pesisir (Planning The Development Of Coastal Areas). *Media Sains*, 10 (April), 97–104.
- Subroto, T. Y. W. (2015). Strategi Pengembangan Kawasan Pesisir melalui De-Kriminalisasi Ruang Publik. *Prosiding Temu Ilmiah IPLBI*, 17–26. <https://temuil ilmiah.iplbi.or.id/wp-content/uploads/2015/11/TI2015-0-17-26-Strategi-Pengembangan-Kawasan-Pesisir-melalui-De-Kriminalisasi-Ruang-Publik.pdf>
- Widowati, D. A., & Chamdani, M. C. (2018). Dinamika Hukum Pengelolaan Pesisir Pasca Reformasi di Indonesia (Legal Dynamics of Coastal Management in The Post-Reform Indonesia). *Majalah Hukum Nasional*, 2, 23–52.
- Willem, R. (2018). Pemanfaatan Ruang Pesisir dan Laut yang Berkeadilan. *Bina Hukum Lingkungan*, 2(2), 154–166. <https://doi.org/10.24970/jbhl.v2n2.13>
- Yuniarti, I., Triyanto, IdhaWijaya, N., Lestari, F. S., Setiawan, F., & Sutrisno. (2016). Mangrove of Berau: Ecological Condition, Fisheries, and Management Options. *Indonesian Fisheries Research Journal*, 22(1), 37. <https://doi.org/10.15578/ifrj.22.1.2016.37-42>
- Yunita, E., Pargito, & Sinaga, R. M. (2018). Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Nelayan di Pantai Labuhan Jukung Krui Pasca Terbentuknya Kabupaten Pesisir Barat. *Jurnal Studi Sosial*, 6(1), 1–10.
- Zainuri, A. M., Takwanto, A., & Syarifuddin, A. (2017). Konservasi Ekologi Hutan Mangrove di Kecamatan Mayangan Kota Probolinggo. *Jurnal Dedikasi*, 14, 1–7. <https://doi.org/https://doi.org/10.22219/dedikasi.v14i0.4292>

AGAR RUANG TAK JADI RAUNG: KONFLIK DAN DEMOKRATISASI TATA RUANG MARITIM

Oleh: **Dr. Nikolaus Loy, S.I.P., M.A.**

ABSTRAK

Konflik atas ruang maritim merupakan satu isu kritis dalam pembangunan saat ini. Tipe dan frekuensi konflik sangat mungkin meningkat di masa depan bersamaan dengan ekspansi aktivitas ekonomi dari daratan ke zona maritim. Salah satu tipe konflik atas ruang maritim dipicu oleh kompetisi atas wilayah pesisir. Paper ini berupaya menjawab pertanyaan bagaimana demokratisasi formulasi tata kelola ruang pesisir dapat mengurangi konflik di masa depan? Jawaban atas pertanyaan ini dikembangkan dengan menggunakan gagasan Lefebvre tentang produksi ruang dan konsep soft space. Argumen yang dibangun adalah bahwa konflik atas ruang pesisir terjadi karena representasi ruang yang diproduksi oleh tata ruang, sering berbenturan dengan spatial practice ruang aktual lokal yang menyebar dan lived space, yakni ruang dihayati oleh komunitas-komunitas dimana pemetaan dan zonasi dilakukan. Praktik spasial lokal sudah ada jauh sebelum ada conceived space yang dibentuk oleh tata ruang yang diproduksi negara. Agar ruang tak menjadi raung (baca: konflik), proses produksi ruang demi kepentingan ekonomi harus dinegosiasikan secara demokratis. Penggunaan pendekatan soft space berbasis lived space memungkinkan produksi ruang pesisir yang tidak dihegemoni. Dengan cara ini, konflik atas ruang pesisir di masa depan bisa diredam.

Kata Kunci: Ruang Pesisir, Representasi Ruang, Praktik Spasial, Soft Space.

PENDAHULUAN

Rancangan Haluan Maritim Nasional 2045 (HMN), yang diterbitkan Kemenko Kemaritiman dan Investasi, memproyeksikan Indonesia sebagai pusat peradaban maritim dunia. HMN, yang merupakan kelanjutan dari ide besar Indonesia sebagai poros maritim dunia, memiliki dua tujuan yakni

ekonomi dan kebangsaan. Dalam bidang ekonomi, Indonesia ditargetkan menjadi negara berbasis ekonomi maritim yang kokoh, bertumbuh pesat, adil, merata, dan berkelanjutan. Visi kebangsaan mencita-citakan Indonesia sebagai bangsa bahari yang unggul, berdaulat, dan berdaya saing, berbasis pada sumber daya manusia yang maju, inovatif, dan berkarakter Nusantara. Pembangunan ekonomi maritim akan mendorong produksi dan komodifikasi ruang demi kepentingan pengelolaan sumber daya, transportasi, pariwisata, dan kegiatan lain. Kompetisi untuk mengakses dan mengonstruksi ruang maritim, terutama ruang pesisir, dapat mendorong perluasan konflik yang sudah terjadi saat ini.

Tulisan ini hendak mengembangkan gagasan tentang bagaimana tata ruang maritim, sebagai instrumen negosiasi akses, dapat menghasilkan sebuah model tata kelola yang rendah konflik, tetapi juga produktif. Pendekatan yang dipakai adalah perspektif spasial konstruktivis, sekaligus kritis, yang dikembangkan Henri Lefebvre. Kerangka pikir Lefebvre dipakai untuk membangun penjelasan bagaimana representasi ruang pesisir yang mengabaikan praktik spasial setempat dan pengalaman meruang yang menyebarkan, dapat menjadi sumber konflik. Untuk mencegahnya, demokratisasi tata ruang melalui pendekatan *soft space* perlu dipertimbangkan dalam tata ruang pesisir di masa depan. Seluruh argumen dikembangkan dalam tujuh bagian. Setelah pendahuluan, bagian kedua mendiskusikan pemikiran Lefebvre tentang ruang, disusul uraian singkat tentang praktik spasial masyarakat pesisir di bagian tiga. Bagian keempat berisi kebijakan spasial nasional, sementara bagian kelima membahas konflik spasial akibat benturan antara ruang abstrak dan praktik meruang. Bagian keenam menawarkan pendekatan demokratisasi tata ruang dan *soft space* sebagai instrumen pencegahan konflik akan memetakan kecenderungan konflik atas ruang pesisir di Indonesia saat ini. Bagian ketujuh adalah penutup.

PRODUKSI RUANG: TRIAD SPASIAL LEFEBVRE

Teori produksi ruang yang dikembangkan oleh Henri Lefebvre dapat menjadi sumber inspirasi untuk mengembangkan kebijakan tata kelola ruang pesisir yang rendah konflik. Lefebvre, seorang filsuf Marxis Prancis mencoba membangun sebuah teori ruang yang utuh. Baginya, ruang bukan merupakan sebuah kontainer yang menampung berbagai macam makhluk dan aktivitas di dalamnya. Ruang adalah hasil dari

proses konstruksi sosial (Lefebvre, 1991; Walet, 2014). Manusia aktif memproduksi ruang secara individual atau melalui interaksi dengan orang lain. Makna ruang sebagai destinasi pariwisata, kebun atau pesisir dibentuk oleh mereka yang mendiami ruang itu, dalam interaksi dengan lingkungan sekitar, terbentuk dalam jaringan yang melibatkan aktivitas sosial ekonomi, kehidupan pribadi dan kegiatan waktu luang (Pamungkas, 2016).

Bagaimana ruang diproduksi? Dalam magnum opusnya, *The Production of Space*, Lefebvre mengembangkan konsep *the spatial triad* yakni tiga elemen ruang yang saling berhubungan. (Lefebvre H., 1991, pp. 33,38-39). Pertama, *spatial practice* (praktik meruang) yakni bagaimana aktivitas dan praktik sehari-hari dimanifestasikan dalam ruang tertentu. Praktik spasial berhubungan dengan ruang fisik dan karenanya paling mudah dikenali. Leary (2009) menyebut tiga elemen kunci praktik spasial yakni lingkungan material seperti bangunan, infrastruktur, jaringan yang menghubungkan tempat kerja, ruang pribadi, dan waktu luang; praktik atau aktivitas rutin harian; proses sosio-ekonomi dimana ruang direproduksi atau dihasilkan dalam interaksi dengan representasi ruang dan ruang representasional (Walet, 2014, 21). Pemaknaan ruang yang dihasilkan dari praktik spasial adalah *perceived space*. Istilah ini merujuk pada ruang yang terbentuk dari aktivitas sehari-hari, kesan indrawi, dan persepsi tentang alam sekitar (Lefebvre, p. 27). Disebut *perceived* karena aspek fisik memungkinkan ruang ini dapat dilihat, dirasakan, disentuh atau dialami secara indrawi (Walet, 2014, 21).

Lefebvre memandang praktik sosial sebagai praktik spasial karena setiap praktik sosial selalu mengapropriasi atau menguasai ruang fisik dimana praktik sosial terjadi. Dalam gagasan Lefebvre, praktik spasial sebuah masyarakat menghasilkan ruang masyarakat itu. Praktik spasial secara perlahan namun pasti memproduksi ruang dengan menguasai dan menyesuaikan ruang itu. Secara analitik, praktik spasial sebuah masyarakat diungkapkan dengan menguraikan ruang (Lefebvre 1991, 38). Adapun yang diuraikan adalah berbagai rutinitas harian, rute, jaringan yang menghubungkan berbagai tempat yang difungsikan untuk bekerja, kehidupan pribadi, dan aktivitas waktu luang.

Proses apropriasi adalah tindakan menyesuaikan ruang geografis tertentu untuk praktik sosial tertentu. Aktivitas sosial beribadah, misalnya, mengapropriasi ruang fisik yang kemudian bernama gereja atau masjid.

Praktik sosial memproduksi sawit mengapropriasi ruang bernama perkebunan sawit. Sementara di laut, kegiatan berlayar untuk berdagang, mengapropriasi ruang yang bernama rute, jaringan pelabuhan utama, pelabuhan penghubung, dan terminal peti kemas. Dengan demikian, praktik sosial memberikan makna pada ruang dengan menjadikannya sebagai tempat. Ketika seorang nelayan membangun kolam-kolam sepanjang pesisir atau muara, ia sedang menamai sebidang pantai atau muara sebagai tambak. Ketika ia kemudian mengurus semacam sertifikat pada pemerintah setempat, ia sedang memberikan status properti pada sebuah lokasi geografis dimana aktivitas produksi, ikan atau garam, sedang dilakukan. Dengan demikian, praktik spasial adalah tindakan memberikan status fungsi pada lokasi geografis tertentu. Status fungsi ini dibentuk melalui proses sosial dimana intensionalitas kolektif tentang ruang terbangun.

Praktik spasial memproduksi, mentransformasi, dan mereproduksi hubungan spasial dengan berbagai elemen dalam ruang itu. Akumulasi kapital adalah salah satu yang membentuk pola praktik spasial ini. Dalam ruang pesisir, praktik spasial budi daya ikan yang mengapropriasi ruang pantai bernama tambak memiliki relasi dengan ruang lain seperti pelabuhan dan pantai wisata yang berada dalam lokasi yang sama. Tambak menjadi berbeda dengan pelabuhan karena aktivitas sosial yang berbeda tetapi keduanya dihubungkan dalam relasi dan kekuatan produksi kapitalis.

Kedua, *representations of space* (representasi ruang) adalah ruang yang dikonseptualisasi, ruang ilmuwan, perencana oleh para ahli, perencana ahli perkotaan, teknokrat, dan ahli rekayasa sosial (Lefebvre, 1991, 38). Representasi ruang dilakukan dengan peta, zonasi, gambar atau instrumen lain yang mewakili ruang. Lefebvre menyebut ruang tipe ini sebagai *conceived space*. Ruang yang dilahirkan dari rahim pikiran para ahli melalui penggunaan ilmu tata ruang, pemetaan, dan zonasi. Pengalaman yang dihasilkan oleh tipe ruang ini adalah pengalaman abstrak dan karena itu elemen kedua dalam *triad* Lefebvre ini disebut juga sebagai *mental space*. Apa yang kita bayangkan tentang zona maritim sebenarnya adalah gambaran mental tentang sebuah kawasan di laut yang dikonstruksi melalui peta, model, zonasi, tata ruang, dan diskursus yang diproduksi dan direproduksi. Peta dan zonasi membantu kita membayangkan seolah-olah ruang maritim memiliki batas fisik yang solid seperti tanah di daratan.

Gambaran mental ini diproduksi dalam konteks historis tertentu. Para ahli atau sekelompok ahli yang umumnya ditugasi negara memproduksi representasi ruang melalui penggunaan ilmu pengetahuan seperti geografi. Konstruksi ruang abstrak ini melibatkan kekuasaan dan ideologi, khususnya kapitalisme. Representasi ruang dalam bentuk berbagai tata ruang pada masa kini, sangat berkaitan dengan globalisasi neoliberal dimana privatisasi ruang menjadi instrumen kunci dalam ekspansi kapitalisme global dalam berbagi sektor ekonomi. Kehadiran masyarakat adat yang menguasai ruang alam dan ruang hidup adalah hambatan utama dari ekspansi kapitalisme global. Oleh karena itu, abstraksi ruang adalah cara kapitalisme meruntuhkan ruang alam dan ruang hidup masyarakat adat. Sebagai gantinya, instalasi ruang abstrak memungkinkan penundukan dan kontrol oleh kekuatan kapital terhadap ruang dan sumber daya di dalamnya demi tujuan ekspansi.

Ketiga, *representational spaces*, yakni ruang *lived* (dihidupi) melalui simbol dan imaji yang berhubungan dengan ruang itu. Dimensi ruang ini tidak hanya dihayati oleh para penghuninya tetapi juga pihak lain seperti penulis, seniman, atau bahkan filsuf (Lefebvre, 1991, 39). Pada zaman sekarang, ruang ini juga dihuni oleh *youtuber*, *facebooker*, dan *instagramer*. *Lived space* adalah bentuk pengalaman akan ruang yang paling bermakna karena melibatkan proses bawah sadar, lebih menggunakan hati, perasaan daripada pikiran (Walet, 2014). Ruang hidup melibatkan imajinasi, simbol, serta sejarah kelompok manusia dan individu yang menjadi bagiannya. Ungkapan “Yogya terbuat dari rindu” adalah pengalaman meruang yang intim dari mereka yang pernah tinggal atau mengunjungi Yogya.

Ruang representasi membangkitkan perasaan mendalam dan bermakna (Carp, 2008). Pengalaman akan ruang ini melibatkan zona pribadi seperti rumah, festival, relasi yang sangat personal, dan subjektif dengan masa lalu, masa kini, dan masa depan. Dalam gagasan Buser (2012), ruang representasi sangat berhubungan erat dengan kenangan, perasaan, sangat bersifat simbolik, kualitatif, cair, dan dinamis, melibatkan nilai, norma, dan pengalaman sosial (Walet, 2014, 23). Ruang representasi juga sangat dipengaruhi oleh budaya. Oleh karena itu, imajinasi orang tentang rumah akan berbeda dalam kebudayaan yang berbeda. Dalam ruang yang disebut rumah, budaya berbeda menghasilkan pengalaman berbeda dalam interaksi antaranggota, bereproduksi, mendidik, dan menjalani hidup sebagai keluarga dengan peran-peran berbeda. Para ahli tata ruang sangat memahami fungsi dan kekuatan ruang representasi

karena mampu meningkatkan utilitas ruang. Ingatan masa kecil, labirin, jalan setapak, kuburan, masjid atau gereja kuno, dan monumen, memiliki sisi emosional yang dapat menjadi daya tarik sebuah ruang demi kepentingan pariwisata. Dimensi ketiga ini menjelaskan mengapa seseorang sangat terikat dengan 'ruang' tempat kelahiran.

Sebagai realitas sosial, ruang selalu berubah, bergerak, meski mungkin memiliki bentuk menetap pada momen tertentu. Proses produksi ruang ini melibatkan relasi kuasa. Oleh karena itu, Elden berargumen bahwa *'there is a politic of space because space is political,'* (Elden, 2007). Kekuasaan adalah bagian dari produksi ruang dan ruang adalah praktik kuasa itu sendiri. Dalam ruang, kekuasaan dapat dipraktikkan secara produktif, melalui negara. Dalam aspek ini, Lefebvre berbeda dengan Marx, yang cenderung menempatkan kekuasaan secara negatif, dengan menjadi alat represif. Bagi Lefebvre, ruang sosial menjadi alat pikiran dan tindakan, alat produksi, komoditas dan sumber daya produksi, alat kontrol sosial, basis dari pemilikan yang diatur melalui hukum atau perencanaan hierarkis, instrumen ideologis yang bersifat simbolik, dan medan untuk mengembangkan perlawanan baik melalui seni atau aksi sosial kolektif. (Nalle, 2021, p. 69).

Gagasan Lefebvre dipakai untuk memahami bagaimana produksi ruang abstrak melalui tata ruang tidak selalu sejalan dengan praktik spasial dan pengalaman meruang. Dalam wilayah pesisir, ruang-ruang baru yang diciptakan melalui zonasi menafsirkan ulang ruang fisik dengan memberi fungsi baru. Fungsi baru ini harus dinegosiasikan dengan fungsi lama ruang dalam praktik spasial yang menyejarah di suatu kawasan. Pada tingkat tertentu, ruang ciptaan para ahli menghegemoni pengalaman meruang dengan mengubahnya menjadi sekadar komoditas industri.

PRAKTIK SPASIAL MASYARAKAT PESISIR

Ruang pesisir dan pulau kecil, selain tersusun oleh lingkungan fisik dan alam yang khas, juga terbentuk oleh praktik spasial komunitas-komunitas masyarakat yang berdiam di dalamnya. Laut dan pesisir adalah bagian tak terpisahkan dari kelompok-kelompok migran yang berbeda asal, namun kemudian mendiami rangkaian nusa di antara dua samudra, yakni Nusantara. Masyarakat ini kemudian membentuk sebuah kesepakatan kultural dan politik sebagai bangsa bernegara bernama Indonesia.

Secara umum, praktik spasial masyarakat pesisir dapat dikelompokkan ke dalam empat bentuk. Pertama, pesisir dan perairan di sekitarnya adalah ruang mata pencaharian. Bagi komunitas-komunitas pantai, pesisir, teluk, pulau kecil adalah daerah tangkapan dan daerah budi daya perikanan. Aktivitas ini melahirkan kegiatan ikutan yakni pembuatan perahu, memperbaiki perahu, pembuatan dan perawatan jaring, serta aktivitas perdagangan ikan dan hasil laut lain. Ketika teknologi budi daya diperkenalkan, kemudian komunitas-komunitas masyarakat pesisir mengembangkan praktik spasial berupa budi daya ikan, kerang mutiara, dan rumput laut. Pesisir sebagai lokus ekonomi komunitas telah hidup dan berevolusi selama ratusan tahun. Beberapa komunitas ini, kemudian berkembang menjadi pusat kerajaan, kota-kota kolonial, dan akhirnya kota-kota pantai di masa Indonesia modern.

Kedua, pesisir adalah lokus transaksi. Sebelum ekonomi modern berkembang, komunitas-komunitas masyarakat pesisir telah melakukan perdagangan dengan komunitas-komunitas yang dekat maupun yang jauh dari tempat tinggal mereka. Jauh sebelum negara membangun pelabuhan-pelabuhan modern yang menghubungkan ekonomi Flores dan Jawa, masyarakat pesisir di Flores telah melakukan hubungan dagang dengan Makassar di Sulawesi. Kota ini adalah pusat ekonomi maritim di kawan Indonesia Timur. Jaringan pelayaran rakyat merupakan tulang punggung transaksi antar-kedua pulau. Moda transportasi utama berupa kapal kayu atau kapal layar tiang tunggal yang dalam bahasa setempat disebut *Lambo*.

Ketiga, pesisir adalah ruang sosial dan kultural. Kedekatan hidup dengan laut melahirkan tradisi, budaya dan pada tingkat tertentu sistem religi lokal yang khas. Tradisi *labuhan*, *sedekah* laut di sepanjang pantai selatan Jawa adalah contohnya. Tradisi ini menggambarkan hubungan khas antara komunitas-komunitas nelayan dengan laut yang dipandang sebagai sumber penghidupan. Upacara yang kadang-kadang dicap sebagai animis, berakar dari sebuah filosofi tentang hubungan manusia dengan alam yang diwakili laut. Sudati (2000) berargumen bahwa penghormatan pada laut adalah bentuk penghargaan pada lingkungan ekologis, kekuatan yang menciptakannya, dan keseimbangan antara manusia, lingkungan alam, dan pencipta (Sutopo, 2018, p. 37).

Keempat, ruang pesisir adalah sumber pengetahuan tentang hidup dan identitas kolektif. Komunitas-komunitas masyarakat Melayu di Riau, misalnya, menggunakan laut dan juga sungai sebagai sumber

Pendidikan dan pengajaran anak. Hal ini tercermin dari berbagai peribahasa dan sastra Melayu terutama pantun. Laut dan pesisir adalah sumber pembentuk identitas individu dan komunitas. Ungkapan 'Nenek moyangku orang pelaut', "selamat mengarungi bahtera rumah tangga" menggambarkan pengaruh laut dan wilayah pesisir pada gambaran diri orang Indonesia. Dalam komunitas Ngada, NTT zaman dahulu, identitas personal sering dilabeli sebagai *ata mau* (orang pantai) dan *ata dua* atau *isi dua* (orang gunung). Kategorisasi ini mengandung makna tertentu, misalnya, kategori kedua dihubungkan dengan sikap susah membuka diri pada perubahan dan kemajuan. Praktik spasial masyarakat pesisir adalah hasil dari interaksi dengan lingkungan daratan dan lautan, dipraktikkan dan direproduksi sepanjang sejarah komunitas, dilegitimasi oleh norma dan struktur kekuasaan komunitas setempat.

KEBIJAKAN SPASIAL MARITIM

Pada masa kini, praktik spasial komunitas pesisir di atas masih ada yang aktif beroperasi, sebagian berada dalam konflik, atau berdampingan dengan praktik spasial baru yang berkembang berkat kebijakan spasial maritim. Tata ruang maritim dibutuhkan untuk mendorong target pertumbuhan ekonomi maritim. Visi Indonesia 2045 menempatkan ekonomi maritim sebagai salah satu sektor penting dalam perekonomian nasional, bersama dengan kekuatan maritim dan peradaban maritim. Kontribusi sektor maritim dalam PDB diharapkan meningkat dari 6,4 % (2015), 9,0 % (2030), menjadi 12,5 % (2045) (Bappenas, 2019, hal. 15). Pembangunan ekonomi maritim bertumpu pada efisiensi dan efektivitas konektivitas laut, industrialisasi perikanan berkelanjutan, dan pariwisata bahari yang inklusif. Pengarusutamaan ekonomi maritim membutuhkan penataan ruang maritim, termasuk ruang pesisir. Sebagai lokus kebijakan dan tindakan, ruang pesisir akan menjadi medan kontestasi dan negosiasi berbagai aktor yang berpeluang menimbulkan tabrakan kepentingan. Konflik yang sudah terjadi saat ini dapat mengalami peningkatan ketika tata ruang pesisir tidak mampu mendamaikan aspirasi dan kepentingan ekonomi, lingkungan, sosial, dan budaya yang saling bersaing.

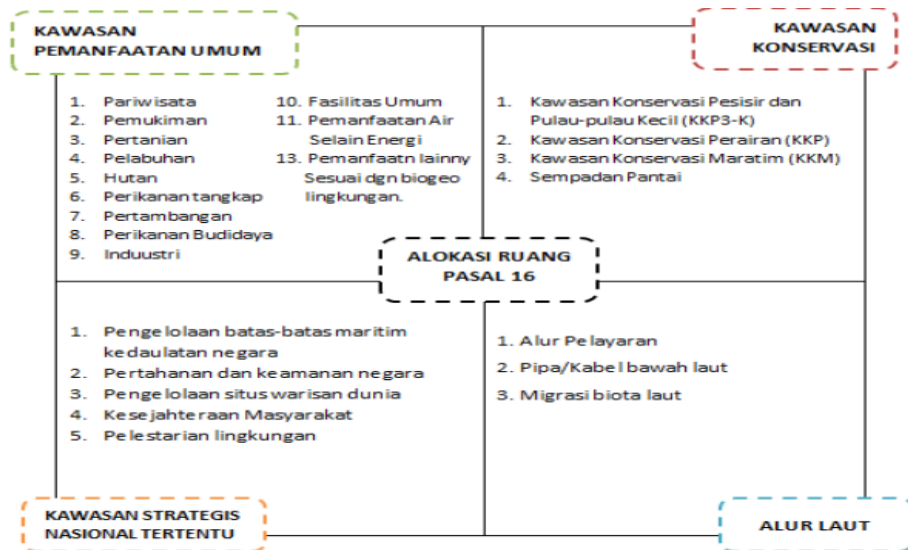
Kebijakan spasial maritim didasarkan pada paradigma *Marine Spatial Planning* (MSP) atau perencanaan ruang maritim. Eler dan Douvere (2009) mendefinisikan MSP sebagai "proses publik dalam menganalisis

dan mengalokasikan distribusi aktivitas manusia di wilayah laut untuk mencapai tujuan ekologis, sosial, dan ekonomi” (Siedschlag, 2019). Distribusi aktivitas maritim diterjemahkan ke dalam zonasi yang didasarkan pada sekelompok atau lebih aktivitas prioritas. MSP mendekati ruang pesisir secara rasional dan positif. Ruang pantai dan pesisir dilihat sebagai suatu lokasi yang objektif, berada di luar dan bisa dimanipulasi dengan rasionalitas teknis. Teknikalisasi kemudian melahirkan pendekatan zonasi yang canggih dimana suatu aktivitas bisa didelienasi dari aktivitas lainnya. Zonasi beranjak dari persepsi bahwa ruang maritim dan pesisir sebagai ruang yang relatif luas dan kosong. Sebuah *open acces* yang siap dikomodikasi. Cara pandang ini mengabaikan realitas bahwa ruang maritim itu adalah tempat yang ‘sibuk’ baik oleh aktivitas manusia, interaksi dan berkembangbiakan makhluk dalam ekosistem setempat dan ekosistem lain yang dihubungkan oleh perubahan musim dan arus laut.

Kebijakan spasial maritim nasional diterjemahkan ke dalam Undang-undang dan peraturan di bawahnya. Pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil diatur dalam UU No.27/2007, (kemudian diubah menjadi UU No.1/2014). UU tersebut mendefinisikan wilayah pesisir sebagai “daerah peralihan antara ekosistem darat dan laut yang dipengaruhi oleh perubahan di darat dan laut”. Ekosistem pesisir sangat dipengaruhi oleh aktivitas manusia, perubahan lingkungan di daratan, maupun dinamika ekosistem dan arus laut. Wilayah pesisir dapat mengandung sumber daya hayati, nonhayati, maupun sumber daya buatan manusia. UU ini juga memasukkan perairan sejauh 12 mil laut, teluk, laguna, perairan dangkal, dan perairan yang menghubungkan pulau sebagai perairan pesisir.

Demi berbagai kepentingan, UU di atas membagi ruang pesisir ke dalam kawasan atau zonasi berdasarkan parameter fisik, biologis, sosial, dan ekonomi (Lihat bagan). Ada kawasan yang diperuntukkan bagi aktivitas umum dan kawasan yang bersifat strategis. Pengelompokan pulau kecil didasarkan pada ukuran luas, yakni lebih kecil atau sama dengan 2000 km². Meski menyebutkan ekosistem pulau kecil sebagai bagian pulau, UU di atas tidak menjelaskan apakah ekosistem sekitar pulau kecil adalah zona terpisah atau menjadi bagian dari luas sebuah pulau.

Bagan: Alokasi Ruang Laut Menurut No.27/2007 jo UU No 1 Tahun 2014



(Sumber: Sujadmi and Bahjatul, 2020, p. 167.)

Selain itu, zonasi maritim juga diatur dalam PP No.32/2019 tentang Rencana Tata Ruang Laut. PP ini ditujukan untuk mendukung perkembangan ekonomi maritim, termasuk wisata bahari yang didefinisikan sebagai “kegiatan wisata alam yang berlangsung di wilayah pesisir dan/atau laut yang meliputi wisata pantai, wisata bentang laut, dan wisata bawah laut”. Pasal 22 dari Peraturan yang sama membagi ruang laut ke dalam beberapa kawasan. Pariwisata masuk ke dalam kawasan pemanfaatan umum, selain perikanan, pertambangan, industri maritim, energi, pertahanan keamanan, dan transportasi. Kawasan yang dapat masuk ke dalam zona pariwisata jika memiliki daya tarik wisata bahari, memiliki objek wisata bahari, akses yang mudah, luas yang mampu mendukung konservasi demi mendukung wisata alam dan kondisi lingkungan yang mendukung. Kawasan pesisir dan pulau kecil dimasukkan dalam zona pariwisata jika memiliki objek wisata dalam bentuk budaya, bentang alam, dan panorama bawah laut dapat dimasukkan ke dalam zona pariwisata maritim.

KONFLIK SPASIAL DI PESISIR

Perekonomian maritim yang berkelanjutan mungkin akan mencegah kelangkaan sumber daya perikanan dan sumber daya lain. Kekayaan laut mungkin masih berlimpah, tetapi ruang pesisir yang bebas konflik akan semakin langka. Sejauh ini, konflik spasial pesisir mencakup beberapa tipe. Pertama, konflik horizontal antarkelompok nelayan berkaitan dengan daerah tangkapan ikan dan penggunaan peralatan tangkap. Kasus konflik nelayan Selat Madura masuk dalam tipe ini (Suryanto & Aniputro, 2013). Kedua, konflik yang muncul akibat aktivitas pertambangan, terutama pertambangan batu, pasir, timah, atau mineral lain. Pesisir Pulau Bangka adalah daerah dengan konflik yang disebabkan oleh pertambangan timah (Bidayani & Kurniawan, 2020). Ketiga, konflik atas penggunaan ruang pantai untuk aktivitas budi daya ikan dan rumput laut. Keempat, konflik atas ruang pantai, pulau kecil, dan perairan yang berkaitan dengan aktivitas pariwisata. Konsorsium Pembaruan Agraria melaporkan bahwa dari 241 total kasus konflik berkaitan dengan lahan pada 2020, dan tiga kasus berkaitan dengan ruang pesisir. Lembaga yang sama melaporkan bahwa dari 264.272 hektare konflik lahan di tahun yang sama, seluas 243 hektare merupakan ruang pesisir. ([www.https://sdgscenter.unhas.ac.id](https://sdgscenter.unhas.ac.id))

Dalam beberapa kasus, ruang pesisir terutama yang berdekatan dengan daerah industri dan perkotaan menjadi lokus konflik dengan sebab tumpang tindih. Studi yang dilakukan (Mujio, 2016) dan Cadith (2019) menyimpulkan kecenderungan tersebut. Cadith yang melakukan penelitian di pesisir Banten menemukan pola dan aktor konflik yang sangat kompleks. Konflik melibatkan antarkelompok nelayan karena penangkapan ikan atau tambang pasir, antarnelayan dengan perusahaan penambang pasir, antarnelayan dan industri, konflik antarindustri, antarpemerintah dan nelayan, antarpewaris kesultanan, serta antarnelayan dan manajemen pelabuhan. Sebab-sebab konflik mencakup penggunaan sumber daya dan akses ke ruang pesisir. Variabel penting dalam konflik ini adalah perubahan rezim pengelolaan ruang yang bersifat terbuka menjadi rezim ruang yang dikontrol negara. Tipe konflik ruang pesisir dengan sebab kompleks akan meningkat bersamaan dengan perluasan aktivitas pariwisata bahari. Studi yang dilakukan Syafriny dan Sangkertadi (2019) di Manado, misalnya, menemukan bagaimana kepentingan konservasi, komunitas, dan turisme bersaing satu sama lain.

Kasus konflik atas ruang pantai dan pulau kecil di Flores adalah contoh bagaimana produksi ruang demi pariwisata menimbulkan konflik. Penetapan Labuan Bajo dan Taman Nasional Komodo sebagai destinasi premium adalah bentuk representasi ruang dalam gagasan Lefebvre. Badan Otoritas Pariwisata (BOP) dan Labuan Bajo sebagai sebuah *conceived space*, telah meningkatkan jumlah turis dan investasi di sektor pariwisata. Pariwisata juga mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan Manggarai Barat dan Kabupaten lain di Flores. Jumlah kunjungan wisatawan meningkat tidak hanya di Labuan Bajo dan Komodo, tetapi juga di Kabupaten Ngada dan Ende.

Bersamaan dengan peningkatan aktivitas pariwisata, muncul berbagai konflik atas ruang pantai, pulau kecil, tanah, dan sumber daya lain. Zonasi Labuan Bajo sebagai BOP, mendorong privatisasi pantai dan ruang publik. WALHI NTT menemukan bahwa privatisasi ruang pesisir menggusur komunitas-komunitas masyarakat dari ruang hidup, meniadakan zona rekreasi murah bagi masyarakat, menghilangkan akses nelayan ke ruang pantai dan mempertajam konflik atas persediaan air (Walhi, 2020). Salah satunya adalah kasus konflik atas ruang pantai Pede di Labuan Bajo. Pesisir Teluk Labuan Bajo tidak memiliki kawasan pantai yang luas dan panjang. Sebagian pantai telah dipakai untuk pelabuhan, tempat kuliner, dan marina. Hotel-hotel di pantai menjadi pantai di dekatnya sebagai kawasan privat. Pantai Pede yang terletak pada sisi barat adalah salah satu kawasan yang masih bisa diakses oleh publik. Pada 2012, sebuah perusahaan hendak membangun hotel di pantai tersebut yang dapat mengakibatkan masyarakat kehilangan semua akses ke pantai. Rencana pembangunan ini ditolak oleh masyarakat dan menimbulkan konflik berkepanjangan.

Konflik atas ruang pesisir dan ruang lainnya berakar dari dua benturan ruang. Pertama, benturan antara praktik spasial lokal dengan representasi ruang yang dihasilkan oleh kebijakan tata ruang. Selama ratusan tahun, Pulau Komodo dan perairan sekitarnya adalah ruang fisik yang menjadi lokus geografis untuk praktik spasial bertani dan penangkap ikan. Praktik spasial ini cenderung tidak bertentangan dengan praktik spasial konservasi karena *Varanus Komodiensis* adalah bagian dari *lived space* kampung-kampung nelayan setempat. Dengan kata lain, Pulau komodo adalah buaya Komodo dan orang Komodo. Representasi ruang yang dihasilkan dari transformasi Labuan Bajo sebagai 'ruang konservasi'

menyebabkan praktik spasial suku-suku setempat menjadi 'tidak ramah' konservasi, dan karena itu ilegal. Representasi ruang baru ini bahkan menjadi alat kontrol dan dominasi dalam bentuk rencana Pemerintah NTT memindahkan suku-suku setempat ke luar dari Pulau Komodo dan Pulau Rinca. Berbagai kelompok masyarakat sipil menduga wacana ruang konservasi sebenarnya hanya merupakan selubung ideologis agenda lain. Agenda lain itu adalah perubahan praktik spasial dimana Komodo dijadikan semacam 'etalase alam' untuk menarik lebih banyak wisatawan. Dasar dari semua rencana itu adalah ekspansi kapitalisme waktu luang yang bernama pariwisata premium.

Kedua, representasi ruang sering mentransformasi secara paksa, meruntuhkan, membenamkan ruang hidup, dan pengalaman meruang setempat. Tata ruang yang didominasi pendekatan rasional, teknis, komersial, mengabaikan sejarah, narasi, ikatan psikologis, dan budaya yang menjadi pengalaman meruang komunitas-komunitas setempat. Dalam kasus Pulau Komodo, representasi ruang Komodo sebagai zona konservasi dan turisme beroperasi dalam ideologi kapitalis yang memecah relasi antara-Orang Komodo dan buaya Komodo. Fragmentasi relasi ini ditopang oleh pertemuan wacana sustainability antara konservasi dan akumulasi kapital. Kelestarian Komodo adalah syarat tak dapat ditawar untuk kelestarian kapital yang mewajah dalam berbagai ruang hotel, jaringan tour dan pekerjaan yang tercipta oleh keduanya. Dalam wacana kelestarian, lebih tinggi kesesuaian 'nasib' industri pariwisata dan 'nasib' buaya Komodo, dibandingkan kesesuaian 'nasib' antara industri pariwisata dengan komunitas-komunitas masyarakat Komodo. Representasi ruang yang menghasilkan praktik spasial yang bernama turisme kemudian merampas pengalaman meruang masyarakat lokal. Pada tingkat tertentu, industri pariwisata bahkan mereproduksi dan mengkapitalisasi pengalaman meruang lokal sebagai komoditas industri. Tabrakan antara tiga dimensi ruang akan makin sering terjadi bersamaan dengan ambisi besar mengembangkan ekonomi maritim di masa depan.

AGAR RUANG TAK JADI RAUNG

Tiga dimensi ruang yang dibahas sebelumnya dapat menjadi dasar penyusunan tata ruang pesisir agar ruang tak jadi raung (konflik). Benturan yang menimbulkan konflik ini dapat diatasi jika di masa depan, produksi

ruang menggunakan pendekatan yang demokratis. Demokratisasi produksi ruang terutama dilakukan ketika kebijakan tata ruang di tingkat nasional hendak diterjemahkan dalam proses produksi ruang di tingkat lokal.

Pemangku kepentingan pada komunitas yang paling rendah perlu dilibatkan dalam perumusan kebijakan zonasi pesisir. Partisipasi ini memungkinkan kebijakan ruang nasional diadaptasi pada tingkat lokal dengan memperhitungkan aktor, kepentingan, tradisi, dan operasi ruang yang sudah efektif berlaku. Forum *stakeholder* di tingkat lokal menjadi medan dimana berbagai kepentingan, rezim ruang lama dan baru dinegosiasikan, sehingga menghasilkan sebuah tata kelola ruang akomodatif, produktif, dan rendah konflik.

Sejauh ini pelibatan pemangku kepentingan lokal dalam penyusunan tata ruang belum maksimal. Ketua Harian DPP Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia (KNTI), Marthin Hadiwinata, pada 2018, melaporkan bahwa hanya sekelompok kecil masyarakat pesisir dan pemangku kepentingan utama yang dilibatkan dalam proses penyusunan Peraturan Daerah Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (RZWP3K) di semua provinsi. Proses penyusunan juga tidak transparan, mengabaikan perdebatan terbuka yang dapat mengakomodasi aspirasi pihak desa, kecamatan atau kabupaten yang memiliki pantai dan pulau-pulau terkecil (Ambari, 2018).

Demokratisasi tata ruang dapat dijalankan melalui pendekatan *soft space* (ruang yang cair). Konsep *soft space* menunjuk pada pendekatan yang lebih fleksibel terhadap teritorial dan proses perencanaan spasial (Haughton, Allmendinger, Counsell, & Vigar, 2010). Pendekatan ini berkembang di Eropa untuk merespons munculnya ruang-ruang baru yang memiliki fungsi tertentu, tidak dibatasi oleh batas-batas organisasi dan geografis. *Soft space*, dengan demikian, melampaui area-area perencanaan konvensional karena melibatkan konfigurasi aktor dan bentuk-bentuk kerja sama yang baru. Perbatasan dalam pendekatan bersifat lentur dan fokus perencanaan justru di area perbatasan yang menjadi zona transisi, tumpang tindih, dan saling memengaruhi.

Ciri-ciri penting dari pendekatan ini adalah (1) devolusi kekuasaan, termasuk dalam fungsi perencanaan dari pemerintah pusat ke tingkat administrasi yang lebih rendah; (2) pergeseran dari kontrol perencanaan terpusat ke tata kelola partisipatif yang memungkinkan

negara, pihak swasta, dan masyarakat sipil bekerja sama; (3) integrasi bidang kebijakan yang berkaitan dengan tata ruang; (4) mendorong semangat kewirausahaan; (5) dalam bidang maritim, menekankan aspek sustainabilitas lingkungan (Jay, 2018). Satu ciri lain yang penting dari pendekatan *soft space* adalah kombinasi antarsifat formal dan informal, yang memungkinkan aktor baru dapat mengambil bagian ketika proses perencanaan berlangsung. Dalam bidang maritim, pendekatan *soft space* juga melibatkan proses informal sebagai persiapan pendekatan formal dengan tujuan menjaring aspirasi dan pengetahuan baru.

Aspek penting *soft space* yang bisa diadopsi dalam tata ruang pesisir adalah devolusi kekuasaan ke tingkat lokal, tata kelola partisipatif dan berjenjang, serta proses informal mendahului proses formal. Negara dalam hal ini pemerintah pusat menetapkan aturan umum yang bersifat nasional. Perencanaan yang lebih detail diserahkan ke pemerintah daerah. Untuk tujuan ini, daerah harus memiliki kapasitas politik dan teknis untuk mengembangkan model perencanaan yang demokratis.

Perencanaan tata ruang, termasuk tata ruang pesisir, pertamanya bukan proses teknis, tetapi proses politik yang melibatkan pemangku kepentingan, tujuan, dan kepentingan yang berbeda. Para pemangku kepentingan juga melakukan praktik spasial dan pengalaman spasial berbeda. Proses teknik fungsinya hanya menerjemahkan apa yang dinegosiasikan dalam proses perencanaan tata ruang. Karena itu, partisipasi memadai harus dibuka dalam perencanaan zonasi di tingkat lokal, melibatkan komunitas-komunitas lokal yang berkerja sama dengan pihak swasta, masyarakat sipil, lembaga pemerintah dan kalangan akademisi. Partisipasi luas yang melibatkan metode koordinasi terbuka memungkinkan proses perencanaan menangkap 'roh' dari ruang yakni narasi, kenangan, norma, fungsi budaya, dan identitas yang melekat pada ruang hidup komunitas-komunitas lokal. Pengabaian pengalaman meruang (ruang representasi) akan menyebabkan tata ruang maritim nasional dilihat sebagai bentuk kolonisasi internal oleh kelompok-kelompok yang termarginalisasi dan kehilangan akses ke ruang hidup.

Informalitas harus mendahului formalitas. Proses konsultasi informal memungkinkan otoritas yang bertanggung jawab dalam perencanaan ruang pesisir dan para perencana mendengarkan suara-suara yang selama ini tidak didengarkan. Suara-suara itu bisa berasal dari ilmuwan kritis yang memberikan input alternatif terhadap proses maupun bentuk

tata ruang, suara kelompok-kelompok nelayan dan masyarakat adat yang memahami kondisi setempat, berasal dari kelompok pemuda, kaum perempuan, pelaku ekonomi lokal, serta pelaku pariwisata yang memiliki pengalaman dan praktik meruang mendahului para perencana. Sasaran akhir adalah keadilan spasial yang dapat mencegah konflik lebih besar di masa depan.

PENUTUP

Ekonomi maritim adalah masa depan Indonesia. Sumber daya lautan dapat menjadi pendorong utama pembangunan Indonesia. Penataan ruang maritime, khususnya ruang pesisir, menjadi bagian tak terpisahkan kebijakan pembangunan ekonomi maritim. Penataan ruang menjadi penting mengingat ekspansi ekonomi ke ruang-ruang baru akan menimbulkan kompetisi atas ruang. Konflik berulang atas ruang pesisir, dengan skala meluas, sangat mungkin terjadi. Penataan ruang pesisir yang sentralistis, didominasi negara dan mengabaikan hak-hak masyarakat lokal atas ruang, akan mendorong konflik-konflik baru. Dengan demikian, tata ruang sebagai upaya mendamaikan kepentingan yang saling bersaing, justru gagal mencapai tujuannya. Untuk itu, perencanaan tata ruang pesisir perlu mengakomodasi kepentingan masyarakat setempat, dan pemangku kepentingan relevan lain. Para perencana tidak bisa mengabaikan praktik spasial dan pengalaman hidup meruang yang telah beroperasi sebelum negara datang ke lokasi geografis yang bernama pesisir. Akomodasi hanya mungkin tercapai melalui perencanaan yang demokratis, partisipatoris, dan akomodatif.

REFERENSI

- Ambari, M. 2018. *Masyarakat Pesisir Semakin Tersisih karena Tata Ruang Laut Nasional*. Diunduh dari: <https://www.mongabay.co.id/2018/09/10/>.
- Bappenas. 2019. *Ringkasan Eksekutif: Indonesia 2045, Berdaulat, Maju, Adil dan Makmur*. Diunduh November 5, 2021, from www.bappenas.go.id.
- Bidayani, E., & Kurniawan. 2020. *Resolusi Konflik Pemanfaatan Sumber Daya Pesisir antara Nelayan*. *Society*, 14-24. Diunduh dari <https://society.fisip.ubb.ac.id/>.
- Cadith, J. 2019. *Konflik dalam Pemanfaatan Sumber Daya di Pesisir Teluk*. Diunduh November 10, 2021, <https://jurnal.untirta.ac.id/index.php/jap/article/download/6929/4822>.
- Carp, J. 2008. *Ground-Truthing: Representations of Social Space: Using Lefebvre's Conceptual Triad*. *Journal of Planning Education and Research*.
- SDGS Center. *Anugerah atau Kutukan dalam Pengelolaan Konflik Wilayah*. Diunduh dari [www.https://sdgscenter.unhas.ac.id/ar](https://sdgscenter.unhas.ac.id/ar)
- Elden, S. 2007. *There is a Politics of Space because Space is Political: Henri Lefebvre and the Production of Space*. *Radical Philosophy Review*, 10(2), 101-116.
- Haughton, G., Allmendinger, P., Counsell, D., & Vigar, G. (2010). *The New Spatial Planning: Territorial Management with Soft Spaces*. Oxon: Routledge.
- Jay, S. 2018. *The Shifting Sea: from Soft Space to Lively Space*. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 20(4), 450-467. doi: DOI: 10.1080/1523908X.2018.1437716
- Lefebvre, H. 1991. *The Production of Space*. (D. Nicholson-Smith, Trans.) Oxford, Britain: Blackwell.
- Lefebvre, H. 2009. *State, Space, World: Selected Essay*. (N. B. Elden, Ed., & N. B. Gerald Moore, Trans.) Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Mujio, L. A. 2016. *Analysis of Potential Spatial Conflicts at Coastal and Marine Zones*. *Sodality: Jurnal Sosiologi Pedesaan*. Diunduh dari <https://journal.ipb.ac.id/index.php/sodality/article/download/13379/10051>
- Nalle, V. I. 2021. *Pendekatan Geografi Hukum Kritis dalam Kajian Hukum Tata Ruang Indonesia: Sebuah Wacana Filsafat Hukum dan Interdisiplin*. *Justitia et Pax*, 37(1), 61-83.

- Pamungkas, A. S. 2016. *Produksi Ruang dan Revolusi Kaum Urban Menurut Henri Lefebvre*. Diunduh dari <https://indoprogress.com/2016/01/>
- Siedschlag, K. G. 2019. *A Place Based Perspective on Marine*. *Europa XXI*, 36, 1-16. doi:<http://doi.org/10.7163/Eu21.2019.36.6>.
- Sujadmi and Bahjatul, M. 2020. *Perencanaan Tata Ruang Laut: Konflik, Negosiasi, dan Kontestasi*. *Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*, 5(2), 163-173. DOI: 10.14710/jiip.v5i2.8514
- Suryanto, & Aniputro, M. B. 2013. *Model Penyelesaian Konflik Nelayan di Kawasan Selat Madura Berbasis pada Kearifan Lokal sebagai Modal Sosial*. Universitas AirLangga. Diunduh November 5, 2021, dari <http://repository.unair.ac.id/43093/>
- Syafriny, R., & Sangkertadi. 2019. *Contested Space In Coastal City: A Case of Conservation, Community and Tourism*. *architecture&ENVIRONMENT* , 18(2), 75-86.
- Walet, L. A. 2014. *Negotiating the Production of Space: the Implementation of Rewilding in Northeast Portugal*. Master Thesis. Wageningen University and Research Cente.
- Walhi. 2020. *Menyisir Pulau Flores: Akses Publik, Konservasi Vs Privatisasi*. Diunduh dari www.walhi.or.id.

Wawancara

Dr. Sudirman, Universitas Kutai Kartanegara. Wawancara lewat telepon, pada 12 November 2021.



Bagian 5

Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan



Sumber Gambar:
<https://www.kompas.com/skola/read/2020/04/22/113659269/potensi-sumber-daya-maritim-indonesia?page=all>

EKONOMI MARITIM *SHIP RECYCLING* DALAM PERPEKTIF TEKNOLOGI KELAUTAN

Oleh: **Dr. Ir. Minto Basuki, M.T.**

ABSTRAK

Indonesia adalah negara maritim terbesar didunia, dengan potensi kekayaan yang melimpah, didukung jumlah kapal yang banyak dari berbagai jenis, ukuran, material pembangunan dan usia kapal. Kapal yang beroperasi di laut memiliki umur ekonomis normal sekitar 30 - 40 tahun, setelah masa itu, umur kapal akan menjadi tidak ekonomis lagi. Keekonomisan umur kapal bisa dilihat dari segi operasional kapal dan dari sisi keselamatan kapal, khususnya keselamatan jiwa serta keselamatan lingkungan. Pada saat umur kapal menjadi tidak ekonomis lagi, maka kapal diharuskan daur ulang atau discrap menjadi besi tua serta dijadikan bahan baku pada industri peleburan baja. Tempat pembesitan kapal dilakukan pada tempat pemotongan kapal yang biasa disebut Ship Breaking Yard / Ship Recycling Yard. Pada negara Indonesia, ada potensi pasar yang cukup besar berkaitan dengan kapal yang umur ekonomisnya tidak memenuhi lagi dan ini akan menjadi pangsa Ship Recycling Yard. Potensi tersebut bisa dilihat dari data Ship Register pada Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) Tahun 2019. Berdasarkan data Ship Register pada Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), jumlah kapal yang sudah di atas 25 tahun adalah sebesar 8516 unit, dan jumlah tonase volume ruang tertutup kapal (Gross Tonnage) sebesar 11.895.653. Ada potensi ekonomi dari sektor maritim dengan pijakan pada ship recycling dengan memanfaatkan teknologi kelautan sebagai penopangnya. Kedepan, Indonesia tidak perlu impor baja bekas dari luar negeri, karena kebutuhan ini bisa dipenuhi dari dalam negeri, dengan pembesitan kapal-kapal yang memasuki usia tidak ekonomis lagi.

Kata Kunci: Ekonomi Maritim, Gross Tonage, Potensi Pasar, Ship Recycling Yard.

PENDAHULUAN

Industri pemecah kapal (*Ship Recycling*) telah memainkan peran besar dalam perekonomian melalui penyediaan bahan baku untuk industri baja, industri pembuatan kapal dan beberapa industri lainnya di seluruh dunia dan memainkan peranan penting dalam ekonomi maritim dalam sebuah negara. Pada proses manufaktur, limbah baja atau baja bekas dari hasil *scrapping* memang sudah biasa dihasilkan oleh beberapa perusahaan pembuatan kapal atau perusahaan besar lainnya yang bergerak di bidang pembangunan yang berkaitan dengan baja. Limbah tersebut harus dilelang supaya tidak menumpuk menjadi limbah yang mengganggu, lelang tersebut akan menjadikan pemasukan dan keuntungan. Baja bekas juga dapat diperoleh dari proses penutuhan atau *scrapping* kapal bekas yang umurnya sudah tidak ekonomis lagi bila kapal tersebut dioperasikan. Baja potongan kapal bekas juga menjadi tambang emas bagi perusahaan kapal tersebut dan juga untuk pabrik daur ulang sehingga mampu untuk memberikan keuntungan yang lebih. Hal ini sebagai salah satu cara untuk menjaga keberlangsungan industri manufaktur di Indonesia, khususnya industri maritim atau industri galangan kapal.

Daur ulang kapal atau penutuhan kapal, belakangan ini telah mendapat perhatian di Indonesia karena meningkatnya kapal yang sudah habis masa pakainya dan kapal berbendera nasional yang tidak ekonomis dari lihat dari sisi pengoperasian kapal, dan sebagai lahan sumber ekonomi yang prospektif pembangunan dan kesempatan kerja, serta mendukung industri yang lain, namun ada sisi negatif yang harus ditanggung, yaitu akan menimbulkan ancaman bagi kesehatan dan keselamatan pekerja dan lingkungan. Pembesituaan kapal atau penutuhan kapal adalah salah satu industri pembentuk industri perkapalan/pelayaran, bersama industri pembangunan kapal, pasar angkutan, dan pasar jual-beli kapal, karena hasil penutuhan kapal akan menghasilkan pelat baja atau profil baja sebagai bahan baku pembuatan kapal. Dalam terminologi IMO, industri penutuhan kapal ini juga disebut *Ship Breaking*, *Ship Demolition* atau *Ship Recycle*. Di Indonesia, kita sebut saja namanya industri *scrap* kapal atau industri penutuhan kapal. Dalam ekonomi maritim, industri *scrap* kapal atau industri penutuhan kapal, berperan menjaga keseimbangan *supply-*

demand dalam pengadaan bahan baku baja kapal. *Scrap* kapal dilakukan di galangan kapal dengan aturan tertentu, hasilnya mayoritas adalah material baja dan besi (baja bekas, baja *scrap* kapal) yang dibutuhkan oleh industri baja. Lokasi industri *scrap* kapal didominasi oleh India dan Bangladesh, diikuti oleh Pakistan, China, dan Turki. Menurut *UNCTAD's Review of Maritime Transport, 2018*, sepanjang tahun 2017, total kapal yang dibesituakan dan dijadikan bahan baku industri baja di dunia mencapai 22,9 juta GT (*Gross Tonnage*).

Berdasarkan kajian dan penelitian JICA (2014), ada permintaan *scrap* kapal untuk kebutuhan baku industri peleburan baja untuk memasok industri manufaktur dan di dunia kebutuhan tersebut diprediksikan pada tahun 2020 mencapai sekitar 20 juta GT (*Gross Tonnage*), dan pada tahun 2040 diperkirakan ada 30 juta GT (*Gross Tonnage*) kapal yang akan dibesituakan atau di-*scrap*. Berdasarkan kajian dari Kementerian Perindustrian pada tahun 2015 yang lalu, produksi baja di dalam negeri sekitar 7 juta ton. Dengan asumsi rasio bahan baku baja *scrap* adalah dua kali dari produksi baja, maka kebutuhan *scrap* baja khususnya dari kappas yang sudah tidak ekonomis lagi, diperkirakan mencapai 14 juta ton per tahun. Jika diambil harga rata-rata Rp3.500/kg, maka nilai pasar *scrap* baja dari kapal bekas di Indonesia sekitar Rp49 triliun per tahun ini adalah potensi yang bisa diraup dari pangsa ekonomi maritim. Dari kebutuhan baja *scrap* dari kapal bekas yang sudah tidak ekonomis lagi dalam operasional, diperkirakan ada 14 juta ton kebutuhan baja *scrap* di atas, dan nilai ini hanya akan dipenuhi sekitar 30 persen (4 juta ton) dari pasar dalam negeri atau lokal. Melihat data di atas, bahwasanya setiap tahunnya Indonesia masih mengimpor 10 juta ton *scrap* baja dan ini potensi kehilangan akan devisa.

Kalau dilihat dari data-data kapal yang lalu lalang dalam negeri, sebagian besar sudah berumur dan tidak ekonomis lagi dalam operasional, dan ini akan menjadi potensi yang akan di-*scrap* atau dibesituakan. Dari sekitar 22.000 kapal berbendera Indonesia yang tercatat yang berlayar dalam negeri untuk mendukung transportasi di tanah air, sebenarnya banyak kapal berusia tua dan kondisinya sudah tidak ekonomis lagi, serta masih dioperasikan oleh pemilik kapal atau operator kapal. Kapal-kapal yang dioperasikan tadi, termasuk kapal yang sudah tidak ekonomis sehingga dibiarkan *lay up* atau mengapung saja. Kapal berusia tua dan sepi order inilah yang berpotensi untuk di-*scrap* untuk menjaga

keseimbangan jumlah kapal dan khususnya dalam penyediaan bahan baku untuk industri manufaktur lain termasuk industri perkapalan dan industri maritim lain. Jika diasumsikan ada 10 persen kapal dan rata-rata kapal berukuran 1.000 GT (*Gross Tonnage*) yang di-*scrap* atau memasuki usia *scrap*, maka akan ada potensi 2,2 juta (*Gross Tonnage*).

Di negara kita tercinta, salah satu perusahaan yang mengelola kapal bekas untuk di-*scrap* adalah PT Optima Prima Metal Sinergi (OPMS). PT Optima Prima Metal Sinergi (OPMS), perusahaan ini adalah perusahaan besi *scrap* kapal bekas terbesar di Indonesia, yang mengelola dan membesituakan kapal-kapal yang umurnya sudah tidak ekonomis lagi, mulai tahun 2019 PT Optima Prima Metal Sinergi (OPMS), menargetkan mampu menjual 24.000 ton besi *scrap* hasil pemotongan dari kapal-kapal bekas. Untuk memenuhi bahan baku tersebut, PT Optima Prima Metal Sinergi (OPMS) membeli kapal-kapal bekas yang berbobot mulai 1.000 DWT–10.000 DWT dan memotongnya menjadi besi bekas. Dalam jangka waktu setahun, PT Optima Prima Metal Sinergi (OPMS) mampu men-*scrap* sebanyak 8- 10 kapal bekas yang tidak ekonomis lagi. Dari galangan *Ship Recycling* yang berada di daerah Madura, dalam kurun empat bulan penutuhan kapal yang sudah habis masa ekonomisnya, perusahaan penutuhan kapal ini mampu menghasilkan 2.354 ton baja bekas dari hasil penutuhan kapal. Untuk mendapatkan 2.354 ton baja bekas tersebut, perusahaan penutuhan kapal tersebut ini mengeluarkan biaya sebesar Rp11.491.910.000,- dan dapat mendapatkan pemasukan sebesar Rp12.610.342.200,- (Supomo, 2018). Industri galangan kapal di Indonesia yang bergerak dalam bidang penutuhan kapal, sebagian besar masih berfokus pada bagaimana caranya membongkar kapal dengan cepat dan dengan mendapatkan keuntungan sebanyak-banyaknya. Belum ada galangan penutuhan kapal yang memperhatikan dampak pekerjaannya terhadap lingkungan dan keselamatan pekerjanya, sama dengan beberapa kasus galangan penutuhan kapal di negara-negara Asia Selatan.

EKONOMI MARITIM SHIP RECYCLING

Industri pemecah dan daur ulang kapal adalah industri yang mengubah kapal yang telah habis masa pakainya menjadi baja dan lainnya barang-barang yang dapat didaur ulang. Daur ulang kapal harus

menawarkan cara yang paling ramah lingkungan untuk membuang kapal tua, dengan hampir setiap bagian dari lambung dan kompleks mesin digunakan kembali atau didaur ulang sebagai besi tua, seperti yang dipersyaratkan IMO (*International Maritime Organization*) dalam Konvensi Hongkong. Pengaturan tersebut untuk mengatur dan melindungi tenaga kerja dan lingkungan. Menurut Aziz et al. (2012), penutuhan kapal di Chittagong, Bangladesh menjadi alasan dan keprihatinan dalam beberapa tahun terakhir berkaitan dengan isu-isu lingkungan, tetapi juga ada alasan lain, yaitu berkaitan dengan motif ekonomi. Penghancuran atau penutuhan kapal adalah sumber bahan baku penting di Asia Selatan. Pada negara Bangladesh di mana 80-90% bajanya berasal dari kapal yang sudah habis masa pakainya dan dibesi tuakan sebagai bahan baku industri manufaktur. Ekonomi sirkular berfokus pada perluasan sirkularitas material dan sumber daya di dalam sistem ekonomi untuk meminimalkan ekstraksi sumber daya alam dalam proses daur ulang atau recycle, termasuk di dalamnya proses *Ship Recycling*. Proses sirkularitas membutuhkan integrasi dampak buruk pada tempat di mana proses berlangsung tempat, karena tidak semua kegiatan daur ulang terjadi dalam batas yang sama. Pemecahan kapal, adalah salah satu fenomena melambangkan sirkularitas logam yang membantu mencapai ekonomi sirkular target, namun sering kali dilakukan jauh dari asal komoditas, memunculkan isu mengenai daur ulang terdekat serta untuk menjaga penawaran dan permintaan dalam industri manufaktur. Daur ulang kapal sangat penting secara global dan dengan demikian, tanggung jawab produsen yang diperluas di luar batas dapat dimulai untuk meminimalkan dampak merugikan di luar batas dari daur ulang jarak jauh (Rahman et al. 2020). Industri daur ulang kapal (*Ship Recycling*) dari kapal-kapal bekas yang umur pakainya telah lewat di Bangladesh menyediakan besi tua yang diperlukan untuk produk baja dalam negeri, seperti tulangan untuk konstruksi dan industri manufaktur lainnya. Produk daur ulang ini dapat mewakili pengurangan konsumsi energi yang dramatis dan jejak ekologis bila dibandingkan dengan produksi dari bijih besi hasil penambangan. Sebuah siklus hidup pendekatan penilaian digunakan untuk mengevaluasi penggunaan energi dan emisi, dari saat kapal diangkut dari negara asal pembongkaran kapal-kapal yang telah usai masa ekonomisnya, hingga pendaur ulang akhir mendapatkan bahan baja bekas untuk konsumsi industri manufaktur dalam rangka menjaga keberlangsungan siklus industri (Rahman et al. 2016).

Di dunia yang terglobalisasi, armada perdagangan dalam bentuk kapal dunia berperan penting dalam bidang transportasi, karena bisa mengangkut barang/komoditas dalam jumlah besar dalam sekali angkut dan ini berperan penting dalam membatasi biaya transportasi. Tapi, yang menjadi masalah adalah untuk kapal-kapal yang usianya sudah sangat tua, yang mana akan menjadi tidak ekonomis lagi dalam operasionalnya, sehingga manajemen kapal usang adalah masalah akut dalam bidang transportasi laut. Kapal-kapal yang sudah melewati umur ekonomis, maka kapal tersebut harus didaur ulang atau di-*scrap*, tetapi kondisi ini sangat berkaitan dengan pekerjaan berisiko bagi keselamatan tenaga kerja dan dampak lingkungannya. Paradoksnya, pembongkaran dibayar oleh pemilik kapal sesuai dengan: konvensi internasional sehingga lebih menguntungkan bagi mereka untuk menjual kapal yang sudah melebihi umur ekonomisnya untuk dibuang. Meskipun *scrapping* menyediakan lapangan kerja dan bahan baku—tetapi dengan biaya lingkungan, kesehatan dan keselamatan (Devault et al. 2014). Kegiatan pemecahan kapal atau *Ship Recycling* menghadapi tantangan dan peluang untuk wilayah pesisir manajemen secara holistik dengan meningkatnya permintaan bahan baku untuk *re-rolling* pabrik dan keperluan rumah tangga lainnya terlepas dari berbagai dampak negatif terhadap pesisir lingkungan di Chittagong Bangladesh. Sebuah upaya telah diambil untuk mengetahui mata pencaharian dan bahaya kesehatan pekerja dengan kegiatan pemecah kapal yang berdampak pada Lingkungan Assessment di kawasan industri Sitakunda Bangladesh (Muhibullah et al. 2014). Studi ini dilakukan berdasarkan data primer dan sekunder. Sosial ekonomi kondisi pekerja pemecah kapal menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja terlibat dalam pekerjaan rendah fasilitas dan rentan oleh bahaya kesehatan dan penyakit. Di antaranya Fisik, Mekanik, Bahaya Biologis dan Ergonomis, serta Psikologis diamati sebagai bahaya umum pekerja serta penghuni terkait yang terdekat dengan tempat pemecah (*breaking yard*). Di antara dampak negatif tersebut, faktor biotik (21,05%) diikuti oleh faktor abiotik (19,14%), sosial (14,35%), dan ekonomi (15,31%) diamati di wilayah studi. Sedangkan faktor sosial (12,92%) dan ekonomi (17,22%) adalah diamati sebagai dampak positif dari AMDAL di wilayah studi. Mengingat peran positif penutuhan kapal dalam perekonomian nasional kegiatan pemecah kapal tidak dapat dihentikan.

Daur ulang kapal atau *Ship Recycling* mendapat perhatian di Indonesia karena meningkatnya kapal yang sudah habis masa pakainya



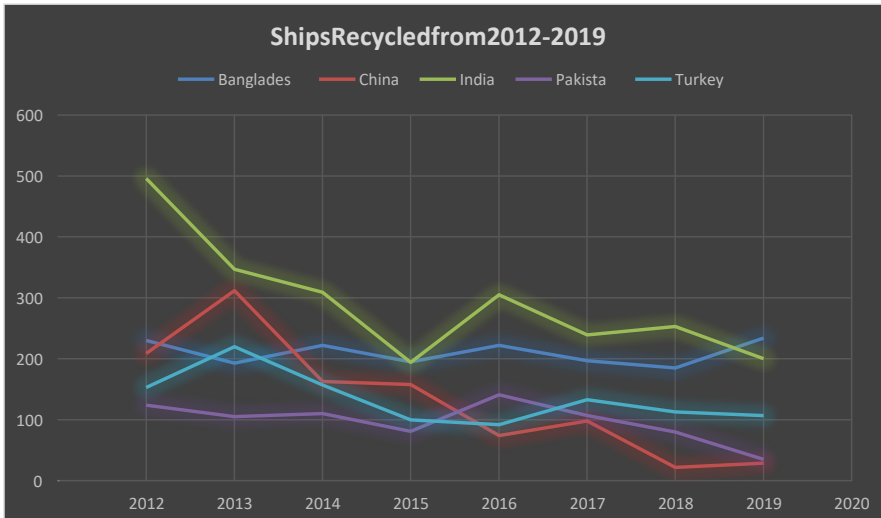
dan kapal berbendera nasional yang tidak ekonomis, dan dianggap sebagai sumber ekonomi yang prospektif pembangunan dan kesempatan kerja, namun dapat menimbulkan ancaman bagi kesehatan dan keselamatan pekerja dan lingkungan. Ada peraturan internasional dan nasional yang mengatur kegiatan daur ulang kapal untuk memastikan bahwa dampak berbahaya dari industri diminimalkan. Kita menyelidiki perbedaan antara praktik pemecah kapal saat ini di Indonesia dan persyaratannya peraturan internasional dan nasional terkait, dengan temuan yang dimaksudkan untuk digunakan sebagai pijakan baru untuk mengusulkan strategi untuk membangun industri daur ulang kapal yang hijau dan berkelanjutan. Sebuah studi *benchmark* dari negara-negara pendaur ulang kapal terkemuka di dunia telah dilakukan, dan analisis kesenjangan dilakukan dengan membandingkan peraturan internasional dan nasional yang ada dengan pemecahan kapal saat ini praktik di Indonesia. Kami mengidentifikasi dua jenis praktik pemecah kapal di Indonesia: Konvensional metode pemecah kapal yang tidak ramah lingkungan, yang dilakukan oleh sebagian besar pemecah kapal di Indonesia galangan kapal, dan metode yang lebih modern dan lebih ramah lingkungan, dilakukan dengan galangan perbaikan kapal. Namun, tidak satu pun dari praktik yang memenuhi persyaratan peraturan, dan perbaikannya oleh karena itu diperlukan untuk membuat industri daur ulang kapal lebih hijau dan berkelanjutan, dan untuk mendapatkan pengakuan internasional (Sunaryo et al. 2021).

POTENSI SHIP RECYCLING

Menurut Ocampo (2019), negara-negara Asia Selatan adalah pemain utama dalam industri daur ulang dan telah memegang peran utama dalam penyediaan baja bekas hasil *Ship Recycling*. Tetapi di sana, ada masalah terkait dengan kontaminasi, kesehatan kerja, dan prosedur yang tidak berkelanjutan. Karena peraturan terbaru dalam industri daur ulang, galangan kapal di luar Asia dengan praktik berkelanjutan dapat disahkan oleh Uni Eropa untuk berpartisipasi dalam ini pasar. Sebuah studi berdasarkan metode statistik analisis deskriptif dilakukan dan perkiraan nilai pasar global adalah ditentukan mengingat kapal didaur ulang. Temuan menunjukkan bahwa, pada tahun 2016, India, Bangladesh,

Pakistan, Turki, dan Cina bertanggung jawab atas 96,64% global pasar. Pada tahun yang sama, sekitar 27 kapal didaur ulang dari Asia Selatan menunjukkan perubahan di negara-negara dominan dalam daur ulang kapal. Ada potensi Brasil armada yang akan didaur ulang selama 25 tahun ke depan mewakili sekitar 340 kapal dengan perkiraan nilai pasar sebesar US \$587 juta. Galangan kapal Brasil adalah lingkungan dan industri yang memenuhi syarat teknis, dengan kapasitas menganggur ±900.000 ton per tahun.

Industri *Ship Recycling* paling banyak tersebar di negara-negara Asia Selatan dan Turki, serta lima negara tersebut menghasilkan baja bekas terbesar. Gambaran negara-negara penghasil baja bekas hasil *Ship Recycling* dan jumlah kapal yang dijadikan baja bekas, dapat dilihat dalam gambar 1.



Sumber: Zarqa et al. 2021

Gambar 1. Lima Negara Terbanyak Yang Melakukan *Ship Recycling*

Berdasarkan gambar 1 di atas, industri penutuhan kapal atau *ship recycling* masih didominasi oleh lima negara yaitu Bangladesh, Cina, India, Pakistan, dan Turki serta masih terkonsentrasi dan berkencenderungan berada pada negara-negara Asia Selatan. Jumlah kapal yang umur pakai sudah lewat yang di-*scrap* setiap tahunnya rata-rata setiap tahunnya, dan

negara tersebut telah menikmati potensi maritim dari ekspor baja bekas proses penutuhan kapal.

Secara garis besar negara-negara di seluruh dunia sudah yang melakukan penutuhan kapal atau *Ship Recycling* dari tahun 2012–2019, seperti tabel 1 di bawah.

Tabel 1. Daftar Negara Yang Melakukan *Ship Recycling* Tahun 2012 sampai 2019

List-of-all-ships-dismantled-all-over-the-world (2012 to 2019)									
Country	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Australia							2		2
Azerbaijan						1	1	1	3
Bangladesh	230	193	222	195	222	197	185	234	1678
Belgium	3	2	6	3	4	3	4	5	30
Brazil							1	1	2
Canada	2		3			4	4		13
China	209	312	163	158	74	98	22	29	1065
Cuba						1	3	1	5
Curacao		1					2		3
Denmark	21	16	19	17	10	14	12	4	113
Dominican Republic	2			2					4
Ecuador	2	1				1	1	1	6
France	1				1		5		7
Greece				1				1	2
Iceland						2		1	3
India	496	347	309	194	305	239	253	200	2343
Indonesia	1		5	5		6	7	4	28
Japan		1	1					1	3
Latvia		1				3		1	5
Lithuania		2	2	2	1		1	2	10
Mexico	2				1			1	4
Namibia		1						1	2
Netherlands			2	2	2	3	1	3	13
Nigeria							3	1	4
Norway			2	2	1		1	6	12
Others	2	1	1		1	1	4	2	12
Pakistan	124	105	110	81	141	107	80	35	783
Panama								2	2



Philippines	1			1	2	1			5
Romania	1		2					1	4
Russia					2	1	6	5	14
South Korea		2	1	2	1	3	1	5	15
Spain	1	1	2	1	1		2	3	11
Sweden		1		1					2
Turkey	153	220	157	100	92	133	113	107	1075
UK			2	1	1	1	5	1	11
Ukraine	2					1			3
Unknown			12			4	11	6	33
USA		4	3	1		11	14	9	42
Vietnam		2	2						4
Grand Total	1253	1213	1026	769	862	835	744	674	7376

Sumber: Zarqa et al. 2021

Melihat tabel 1 di atas, belum banyak negara yang melakukan proses penutuhan kapal atau *Ship Recycling*, yang sebetulnya ada potensi untuk melakukan, khususnya untuk kapal-kapal yang telah selesai masa operasionalnya. Hal ini juga berkaitan dengan lingkungan, di mana industri *Ship Recycling* juga akan menghasilkan polutan dari limbah yang berbahaya. Pada tabel di atas, Indonesia juga masih sedikit kapal yang di-*scrap*, mengingat ada potensi kapal-kapal yang usianya lebih dari 25 tahun dan sudah melebihi umur ekonomisnya. Industri *Ship Recycling* ini sebetulnya sangat potensial untuk mendukung industri baja dalam negeri dan industri manufaktur yang lain dalam penyediaan bahan baku berupa baja bekas.

Menurut Lukmana dkk (2019), ada beberapa jenis kapal yang tercantum dalam data *Ship Register* yang meliputi beragam kapal, dan dikelompokan dalam beberapa jenis kapal yang populer dan sering dipakai untuk kapal niaga dan penumpang, yaitu:

- Kapal Bulker/Kapal Bulk Carrier/Kapal Curah, adalah adalah jenis kapal niaga yang dirancang khusus untuk mengangkut kargo curah *unpacked*, seperti biji-bijian, batu bara, bijih, dan semen dalam kargo dalam jumlah besar.
- Kapal Kontainer adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar. Memiliki rongga (*cells*) untuk

menyimpan peti kemas ukuran standar. Peti kemas diangkat ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan kran/derek khusus yang dapat dilakukan dengan cepat, baik derek-derek yang berada di dermaga, maupun derek yang berada di kapal itu sendiri.

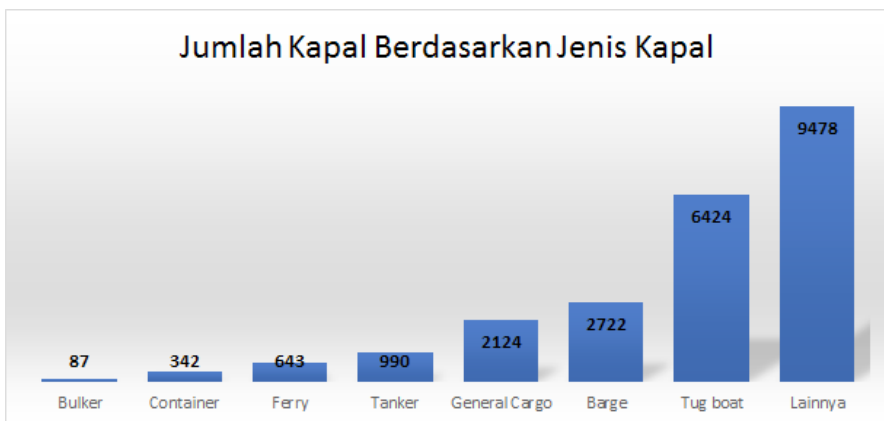
- Kapal Ferry (Ro-Ro) adalah kapal yang bisa memuat kendaraan yang berjalan masuk ke dalam kapal dengan penggerakannya sendiri dan bisa keluar dengan sendiri juga, sehingga disebut sebagai kapal *roll on-roll off* atau disingkat Ro-Ro. Oleh karena itu, kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa (*ramp door*) yang dihubungkan dengan *moveable bridge* atau dermaga apung ke dermaga.
- Kapal tanker adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya. Jenis utama kapal tanker termasuk tanker minyak, tanker kimia, dan pengangkut LNG (*Liquid Natural Gas*). Di antara berbagai jenis kapal tanker, super-tanker dirancang untuk mengangkut minyak sekitar Afrika dan Timur Tengah. Super-tanker *Knock Nevis* adalah jenis kapal tanker terbesar di dunia.
- Kapal General Cargo adalah segala jenis kapal yang membawa barang-barang dan muatan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Ribuan kapal jenis ini menyusuri lautan dan samudra dunia setiap tahunnya dan memuat barang-barang perdagangan internasional. Kapal kargo pada umumnya didesain khusus untuk tugasnya, dilengkapi dengan *crane* dan mekanisme lainnya untuk bongkar muat, serta dibuat dalam beberapa ukuran.
- Tongkang atau Ponton adalah suatu jenis kapal yang dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkut barang dan ditarik dengan kapal tunda atau digunakan untuk mengakomodasi pasang-surut seperti pada dermaga apung.
- Kapal Tunda (*Tug Boat*) adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver/pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya.
- Kapal Lainnya di sini adalah jenis kapal selain yang ada di penjelasan di atas, setelah dilakukan *filter* tiap kapal, maka hasil yang didapatkan adalah sebagai berikut *Asphalt Barge, Hospital Ship, Sand Carrier, War Ship, FSO/FPSO, Yacht, Dredger Landing Craft Tank*, dan lain-lain.

Berdasarkan klasifikasi tersebut di atas, secara jumlah berdasarkan buku register kapal Biro Klasifikasi Indonesia, jumlah kapal berdasarkan jumlah kapal yang terdaftar, bisa dilihat pada tabel 2 berikut.

Tabel 2. Jumlah Kapal Berdasarkan Jenis Kapal

No	Jenis Kapal	Jumlah (unit)
1	Bulker	87
2	Container	342
3	Ferry	643
4	Tanker	990
5	General Cargo	2124
6	Barge	2722
7	Tug boat	6424
8	Lainnya	9478

Dari data tabel kapal di atas adalah jumlah kapal berdasarkan jenis kapal yang terdata di *Ship Register* BKI. Setelah mengetahui jumlah kapal berdasarkan jenisnya, maka dibuatlah grafik agar data dapat mudah dimengerti secara visual. Dari data-data seperti tabel 2 di atas, kemudian disusun dalam grafik seperti gambar 2.



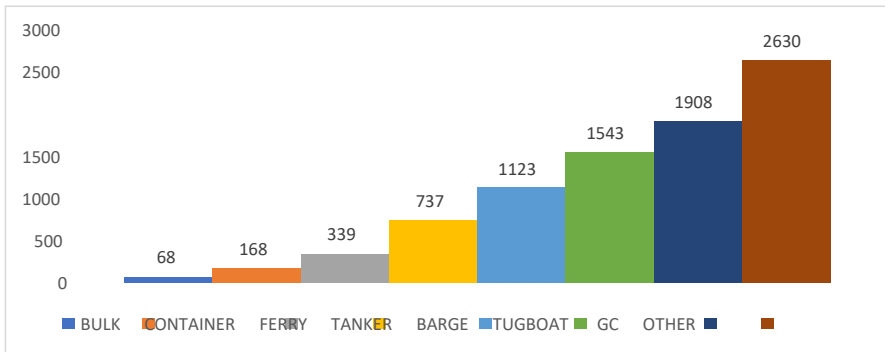
Gambar 2. Grafik Jumlah Kapal Berdasarkan Jenis Kapal

Data-data kapal dari register Biro Klasifikasi Indonesia tersebut di atas, maka kapal-kapal tersebut dikelompokan lagi berdasarkan tahunnya, diatur 25 tahun dari sekarang, yaitu di bawah tahun 1994. Data-data kapal berdasarkan pengelompokan tersebut disajikan dalam bentuk tabel 3 sebagai berikut.

Tabel 3. Jumlah Kapal yang berumur di atas 25 Tahun

No.	Jenis Kapal	Di atas 25 Tahun (Unit)
1	Bulk	68
2	Container	168
3	Ferry	339
4	Tanker	737
5	General Cargo	1908
6	Barge	1123
7	Tug Boat	1543
8	Other	2630

Dari tabel 3 di atas, dalam register Biro Klasifikasi Indonesia banyak kapal-kapal yang berusia lebih dari 25 tahun dan telah memasuki umur yang sudah tidak ekonomis lagi dalam operasionalnya. Jenis kapal yang berusia di atas 25 tahun, tipe terbanyak adalah tipe lain-lain, disusul tipe *general cargo*, *tug boat* (kapal tunda) dan tongkang (*barge*). Dapat disimpulkan bahwa banyak kapal yang terdata di BKI, namun umurnya rata-rata sudah di atas 25 tahun, dan umur kapal ini sudah tidak ekonomis dalam operasionalnya. Kalau ditampilkan dalam grafiknya adalah sebagai berikut.



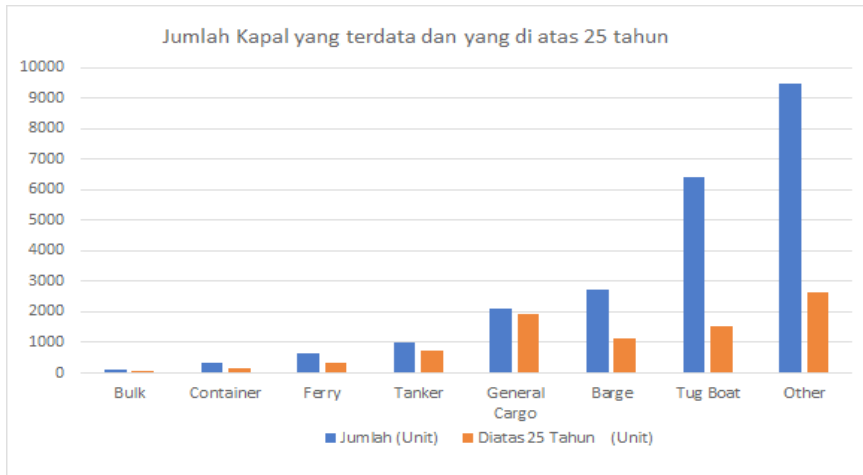
Gambar 3. Jumlah kapal yang berumur di atas 25 tahun

Berdasarkan tabel 2 dan tabel 3 dilakukan memilah serta menyaring kedua data di atas, kedua data tersebut digabungkan untuk mengetahui berapa selisih jumlah kapal yang terdata dan berapa yang sudah di atas 25 tahun, sehingga dapat diketahui berapa kapal yang potensial untuk dilakukan *scrap* dijadikan baja bekas. Gabungan tabel tersebut seperti tabel 4 di bawah ini.

Tabel 4. Jumlah kapal yang terdata dan yang di atas 25 tahun

No	Jenis Kapal	Jumlah(Unit)	Di Atas 25 Tahun(Unit)
1	Bulk	87	68
2	Container	342	168
3	Ferry	643	339
4	Tanker	990	737
5	General Cargo	2124	1908
6	Barge	2722	1123
7	Tug Boat	6424	1543
8	Other	9478	2630

Melihat data pada tabel 4 di atas, bahwasannya kapal-kapal yang berusia di atas 25 tahun jumlahnya cukup banyak dan ini potensial untuk dibajatuakan sebagai komoditas ekonomi maritim. Tabel 4 di atas kemudian digrafikkan seperti gambar 4 sebagai berikut.



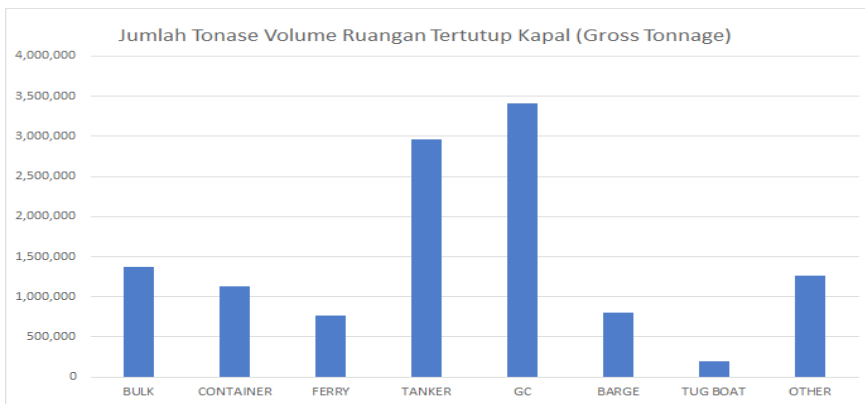
Gambar 4. Grafik jumlah kapal yang terdata dan yang berumur di atas 25 tahun

Berdasarkan gambar 4 di atas, untuk kapal-kapal yang berumur di atas 25 tahun, kemudian dikelompokkan berdasarkan pada GT (*Gross Tonnage*), yaitu berapa jumlah tonase volume ruangan tertutup kapal (*Gross Tonnage*). Berdasar data-data register pada Biro Klasifikasi Indonesia, kapal-kapal yang berumur di atas 25 tahun dalam *Gross Tonnage*, adalah seperti tabel 5 berikut.

Tabel 5. Jumlah *Gross Tonnage* kapal yang umurnya di atas 25 tahun

No	Jenis Kapal	Di Atas 25 Tahun(Unit)	Jumlah GT
1	Bulk	68	1.373.878
2	Container	168	1.135.146
3	Ferry	339	762.019
4	Tanker	737	2.957.271
5	General Cargo	1908	3.407.566
6	Barge	1123	804.648
7	Tug Boat	1543	195.489
8	Other	2630	1.259.636

Tabel 5 di atas menunjukkan bahwa jumlah kapal-kapal yang berumur di atas 25 tahun, kalau dikonversikan ke dalam GT (*Gross Tonnage*) adalah tidak linier, karena hal sangat tergantung dari ukuran utama kapal. Kapal tunda (*tug boat*) meskipun dari jumlah banyak, tetapi dari *Gross Tonnage*, kapal ini secara kumulatif relatif kecil, kapal bulk (kapal curah), meskipun secara jumlah kecil, tetapi kalau dilihat dari *Gross Tonnage*, kapal ini mempunyai GT yang cukup besar. Tabel 5, kalau digrafikkan adalah seperti gambar 5 berikut.



Gambar 5. Grafik jumlah tonase volume ruang tertutup kapal (*Gross Tonnage*)

Dari gambar 5 di atas, bahwa masih ada potensi besar industri *scrap* di tanah air, masih banyak kapal-kapal yang berumur di atas 25 tahun dan sudah tidak ekonomis lagi dalam operasionalnya. Kapal-kapal tersebut seharusnya sudah beroperasi lagi, mengingat masalah keselamatan kapal dan orang yang di dalamnya, biaya perawatannya sudah membengkak, boros bahan bakar dan kapal sudah tidak bisa lagi mencapai kecepatan normal dinasnya. Kapal-kapal tersebut potensial dijadikan baja tua untuk bahan baku industri manufaktur (industri pengecoran), karena selama ini, Indonesia masih mengimpor baja bekas untuk keperluan industri pengecoran, serta akan menghemat devisa negara.

Ada potensi besar dalam ekonomi maritim berupa baja-baja bekas yang bersumber dari dari *scraping* atau penutuhan kapal-kapal yang masa ekonomisnya telah terlampaui. Potensi baja bekas yang dihasilkan bisa didaur ulang lagi menjadi produk-produk baja untuk industri konstruksi, yang salah satunya adalah industri maritim, sehingga tidak perlu melakukan baja bekas untuk bahan baku, dan hal ini akan menghemat devisa negara. Keterkaitan ini akan berperan sekali dalam mendukung

industri manufaktur dalam negeri, khususnya industri maritim (industri scrap/penutuhan kapal) yang potensi sangat luar biasa. Di Indonesia, industri penutuhan kapal masih terkonsentrasi di daerah perairan Madura yang cukup berkembang, sehingga perlu dilakukan di daerah lain dengan mempertimbangkan faktor lingkungan dan aturan Internasional (Konvensi Hongkong). Pembuatan industri yang khusus untuk industri *scrap*/penutuhan kapal yang sesuai kaidah-kaidah lingkungan dan merujuk pada aturan Internasional, maka industri penutuhan kapal dapat menjamin kebutuhan baja bekas, penyediaan lapangan pekerjaan, serta dapat menghemat devisa negara. Hal ini perlu dilakukan mengingat ada potensi laur biasa tiap tahun, khususnya untuk kapal-kapal yang sudah habis umur ekonomisnya.

Potensi ekonomi maritim yang ada dari hasil penutuhan kapal yang usianya tidak ekonomis lagi, harus diikuti dengan pemanfaatan teknologi yang mendukung, terutama teknologi yang ramah lingkungan dan sesuai dengan aturan internasional maupun aturan nasional. Hal tersebut dilakukan dalam rangka melindungi lingkungan laut dan perlindungan terhadap para pekerja yang terlibat dalam proses penutuhan kapal. Sebagai negara maritim, tentunya sangat banyak membutuhkan kapal-kapal yang berfungsi untuk mendukung konektivitas antar-wilayah, sebagai perwujudan poros maritim dunia, menguasai laut sebagai urat nadi perekonomian dengan kapal-kapal yang modern dan efisien dalam operasionalnya. Jayalah negeriku, jayalah lewat laut.

REFERENSI

- Aziz, M., P., Mahmood, H., Rahman, I., and Hasnat, A., 2012, Assessment of Ship Breaking and Recycling Industries in Bangladesh - An Effective Step Towards The Achievement of Environmental Sustainability, International Conference on Agricultural, Environment and Biological Sciences (ICAEBs'2012) May 26-27, Phuket.
- Devault, D.A, Beilvert, B. and Winterton, P., 2014, Ship Breaking Or Scuttling? A Review Of Environmental, Economic and Forensic Issues For Decision Support, 4th International Symposium On Environmental Biotechnology And Engineering-2014.
- Lukmana, M., Z., Basuki, M., dan Pranatal, E., 2019, Analisis Potensi Pasar Tentang Green Ship Recycling Yard di Indonesia, Prosiding Seminar Nasional Kelautan (SEMINAKEL) XIV, Universitas Hang Tuah, Surabaya.
- Muhibbullah, Md., Molla, M., H., Barkat Ali, K., Sarwar, I., and Hossain, N., 2014, Health Hazards And Risks of Ship Breaking Activities in Bangladesh: An Environmental Impact Assessment Approach, European Journal of Advanced Research in Biological and Life Sciences Vol. 2 No. 1.
- Ocampo, E., S., and Pereira, N., N., 2019, Can Ship Recycling be a Sustainable Activity Practiced in Brazil?, Journal of Cleaner Production, March 2019, DOI: 10.1016/j.jclepro.2019.03.173.
- Rahman, S., M., M., Handler, R., M., and Mayer, A., L., 2016, Life Cycle Assessment Of Steel in The Ship Recycling Industry in Bangladesh, Journal of Cleaner Production 135 (2016) pp. 963–971.
- Rahman, S., M., and Kim, J., 2020, Circular Economy, Proximity, and Shipbreaking: A Material Flow and Environmental Impact Analysis, Journal of Cleaner Production, February 2020.
- Supomo, W., 2018, Analisa Proses Dan Rincian Biaya Industri Penutupan Kapal (Ship Recycling Yard) Studi Kasus Di Pulau Madura, Tugas Akhir, FTK-ITS.
- Sunaryo, Djatmiko, E., B., Fariya, S., Kurt, R., and Gunbeyaz, S., 2021, A Gap Analysis of Ship-Recycling Practices in Indonesia, Recycling 2021, 6, 48.



Zarqa, A., Zulfiqar, B., S., and Imran K., Z., 2021, The International Regulatory Framework Of ShipBreaking, Recycling Industry and Domestic Challenges of Pakistan, International Journal of Sciences and Research, Vol. 77 No. 1.

URGENSI EKOSISTEM LOGISTIK NASIONAL DALAM ROADMAP ASPEK KEMARITIMAN DAN ASPEK INVESTASI HALUAN MARITIM INDONESIA 2045

Oleh: **Dian Inda Sari, S.E. Ak., M.M.**

ABSTRAK

Paper ini membahas tentang Ekosistem Logistik Nasional (NLE) dalam rangka meningkatkan kinerja logistik nasional, memperbaiki iklim investasi, dan meningkatkan daya saing perekonomian Nasional. Permasalahan saat ini adalah biaya logistik di Indonesia yang masih tergolong tinggi di Asia dengan nilai mencapai 23,5% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Ini tentunya memberikan dampak pada penilaian EoDB (Easy of Doing Business) di Indonesia. Sementara data LPI (Logistic Performance Index) Indonesia menduduki peringkat ke-46, masih tertinggal dari negara-negara ASEAN lainnya seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand. NLE bukan membangun sistem, tidak menghilangkan sistem dan kewenangan mana pun, tetapi berfungsi sebagai agregator serta kolaborator dan bekerja sama untuk mewujudkan logistik di Indonesia lebih efisien. Kajian dalam paper ini menggunakan metode penelitian deskriptif. Dalam implementasinya saat ini masih terdapat permasalahan dalam jalinan konektivitas sistem transportasi laut, darat, udara untuk perpindahan barang dan juga perkembangan teknologi IT. Selain itu isu yang terkait lainnya adalah perlu dikoordinasikan, seperti percepatan penerapan NLE di seluruh pelabuhan, penataan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), penataan Kelembagaan Kekarantinaan, serta penataan tata ruang pelabuhan. Isu-isu ini nantinya diharapkan bisa terpecahkan dalam roadmap aspek kemaritiman dan aspek investasi dalam penyusunan Haluan Maritim Nasional 2045 untuk menuju Indonesia Emas Tahun 2045 dan menjadi pusat peradaban maritim dunia.

Kata Kunci: NLE, Daya Saing, Haluan Maritim Indonesia.

PENDAHULUAN

Biaya logistik di Indonesia pada tahun 2020 tercatat sebagai biaya yang paling mahal di Asia dengan nilai mencapai 23.5% terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Ini tentunya memberikan dampak pada penilaian *EoDB (Easy of Doing Business)* di Indonesia. Indikator ini dihitung oleh *Trading Across Border* yang mengukur jumlah hari dan jam untuk ekspor-impor. Pada 2019 nilai yang dicapai Indonesia hanya 67,3 lalu menjadi 69,3 di tahun 2020, yang berarti tidak ada kenaikan yang signifikan. Sementara data Indeks Kinerja Logistik (*Logistic Performance Index*) Indonesia menduduki peringkat ke-46, masih tertinggal dari negara-negara ASEAN lainnya seperti Singapura, Malaysia, dan Thailand. Dalam rangka meningkatkan kinerja logistik nasional, memperbaiki iklim investasi, dan meningkatkan daya saing perekonomian Nasional, diterbitkanlah Inpres RI No. 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional. NLE (*National Logistic Ecosystem*) bukan membangun sistem, tidak menghilangkan sistem dan kewenangan mana pun, tapi berfungsi sebagai agregator serta kolaborator dan bekerja sama untuk mewujudkan logistik di Indonesia lebih efisien.

Dalam Inpres No. 5 Tahun 2020 tersebut di atas, Presiden menginstruksikan untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi, dan kewenangan para K/L (Kementerian dan Lembaga terkait) secara terkoordinasi dan terintegrasi untuk melaksanakan penataan NLE. Adapun penataan NLE ini bisa dilihat dari Gambar 1 berikut ini:



Sumber: Ditjen Bea Cukai

Gambar 1. Penataan Empat Pilar NLE

Dalam Inpres ini, Pemerintah juga telah menyiapkan berbagai langkah strategis dalam rangka penataan NLE melalui simplifikasi proses bisnis layanan pemerintah di bidang logistik yang berbasis teknologi informasi untuk menghilangkan repetisi dan duplikasi. Selain itu kolaborasi antara layanan pemerintah dan pelaku kegiatan logistik internasional maupun domestik, penyederhanaan transaksi pembayaran penerimaan negara dan fasilitas pembayaran antar-pelaku usaha terkait proses logistik, serta penataan tata kelola ruang kepelabuhan dan jalur distribusi. Keempat langkah strategis ini kemudian disebut empat pilar NLE.

Dalam implementasinya selama kurun waktu satu tahun lebih ini, masih terdapat permasalahan dalam jalinan konektivitas sistem transportasi laut, darat, udara untuk perpindahan barang dan juga perkembangan teknologi IT. Selain itu isu yang terkait lainnya adalah perlu dikoordinasikan, seperti percepatan penerapan NLE di seluruh pelabuhan, penataan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), penataan kelembagaan kekarantinaan, serta penataan tata ruang pelabuhan.

Saat ini Kemenko Maves dan K/L tengah menyiapkan Peta Haluan Maritim Nasional. Peta Haluan Maritim Nasional ini merupakan Jilid II dari Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) jilid I yang berisikan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional kedua 2025–2045 yang dipersiapkan guna mengawal Indonesia menjadi poros maritim dunia. NLE adalah salah satu solusi utama dalam usaha Bangsa Indonesia ‘menguasai’ perairan.

Permasalahan di paper ini penulis kaji dengan uraian deskriptif untuk selanjutnya penulis harapkan nantinya bisa memberikan pemecahan masalah dan memberikan masukan dalam *roadmap* aspek kemaritiman dan aspek investasi dalam penyusunan Haluan Maritim Nasional 2045 untuk menuju Indonesia Emas Tahun 2045 dan menjadi pusat peradaban maritim dunia.

PEMBAHASAN

Simplikasi Proses Bisnis Pemerintah

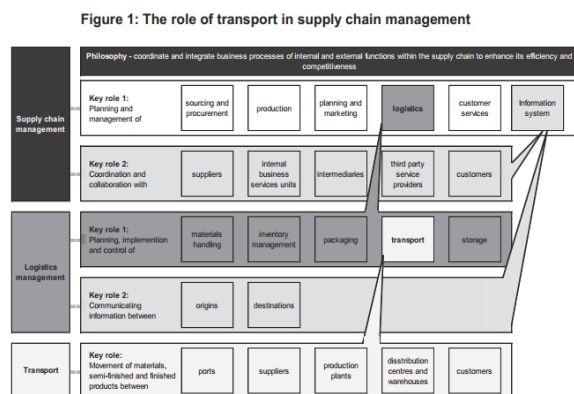
Efisiensi pergerakan barang penting untuk mendukung perekonomian suatu negara dengan memungkinkan kelancaran arus barang dari produsen atau pemasok ke pasar atau konsumen, baik di

dalam negeri maupun internasional. Untuk mendukung ini semua, peningkatan kemampuan logistik begitu penting dalam membantu meningkatkan keunggulan komparatif negara tersebut dalam produksi melalui pengurangan waktu pengiriman dan biaya transportasi. Ini pada gilirannya akan membantu untuk mencapai pertumbuhan ekonomi dan produktivitas nasional negara tersebut.

Menurut penelitian McKinsey & Company dikutip dari Ballou (2007), tren globalisasi, perdagangan bebas, dan *outsourcing* semuanya berkontribusi pada pertumbuhan yang berkelanjutan dalam bidang logistik/*supply chain management* (SCM) di mana pada tahun 2020, 80% barang di dunia akan diproduksi di negara berbeda dari tempat mereka mengkonsumsi barang tersebut.

SCM merupakan aspek penting dari operasi bisnis karena membantu mengurangi biaya yang terkait dengan penyimpanan barang dan pemborosan persediaan dan untuk meningkatkan daya saing bisnis. Peran transportasi dan hubungan timbal balik antara transportasi, logistik dan SCM dapat diilustrasikan seperti yang ditunjukkan pada Gambar 2.

Logistik yang baik adalah salah satu keunggulan yang menentukan dalam persaingan pasar. Tidak ada pasar domestik lagi; semua pasar bersifat internasional, dan banyak di antaranya cenderung dalam bentuk global hal ini karena semakin sering persaingan antara *supply chain* daripada perusahaan. Tantangan-tantangan ini harus dipenuhi oleh logistik yang tidak lagi diperlakukan sebagai seperangkat metode yang berguna untuk penyelesaian masalah operasional. Sebagian besar perusahaan saat ini memperlakukan logistik sebagai peluang strategis (Szulc, 2004).



Gambar 2. Peran Transportasi Dalam SCM

Transportasi maritim telah diungkapkan oleh Adam Smith (1998) dalam bukunya *The Wealth of Nation* merupakan perantara yang terpenting untuk menuju ke pasar yang lebih luas daripada transportasi darat. Industri transportasi maritim sendiri telah mengalami perubahan yang luar biasa dalam tahun-tahun terakhir ini. Teknologi baru telah diperkenalkan untuk meningkatkan efisiensi operasional dan manajemen, sementara globalisasi telah memunculkan lingkungan bisnis yang kompetitif dan telah menyebabkan munculnya pasar tunggal, di mana perusahaan multinasional memberikan peningkatan daya saing dalam hal biaya komparatif, lokasi, dan posisi mereka dalam ceruk pasar yang berbeda (Corti & Laxe, 2009).

Peran terkait dengan kegiatan maritim dalam ekonomi suatu negara dapat menjadi substansial, terutama untuk negara pulau dan negara di daerah pesisir. Transportasi dianggap sebagai masalah yang membatasi volume perdagangan luar (Krugman et. al, 2012). Demikian pula, perdagangan internasional, elemen penting dari perhitungan PDB (ekspor bersih dalam pendekatan pengeluaran), juga dianggap sebagai elemen yang diperlukan untuk pengembangan lebih lanjut dari ekonomi nasional. Dengan demikian transportasi yang efektif dapat diperlakukan sebagai akselerator pertumbuhan (Zaucha & Matczak, 2018).

Faktor Penentu Biaya Transportasi Pengiriman Barang

Biaya transportasi yang tinggi menyebabkan tingkat investasi asing yang lebih rendah, rasio tabungan yang lebih rendah, ekspor layanan yang berkurang, akses yang lebih rendah ke teknologi dan pengetahuan, dan penurunan lapangan kerja. Biaya transportasi yang dua kali lipat menyebabkan penurunan laju pertumbuhan ekonomi lebih dari setengah poin persentase. Dampak ini mungkin tampak rendah, tetapi harus dicatat bahwa pertumbuhan yang lebih rendah dalam jangka panjang menghasilkan variasi yang cukup besar dalam pendapatan per kapita (Sánchez et al., 2002).

Dilihat dari perspektif daya saing perdagangan suatu negara, akses efisien ke sistem transportasi yang terjangkau, andal, dan hemat biaya tetap menjadi tantangan yang harus dihadapi di banyak negara berkembang. Partisipasi mereka dalam perdagangan global sangat ditentukan oleh biaya produksi dan bagaimana mengirim barang ke pasar pada waktu yang tepat. Biaya transportasi bahkan melampaui

biaya bea cukai, mempengaruhi volume, struktur, dan pola perdagangan serta keunggulan komparatif dan daya saing perdagangan suatu negara. Biaya transportasi yang tinggi menghambat pengembangan ekspor karena tidak menguntungkan dan dapat bersaing di negara yang dituju. Di banyak negara berkembang, infrastruktur dan layanan transportasi tetap tidak memadai untuk menjamin konektivitas yang efektif ke sistem transportasi global dan akses ke pasar (UNCTAD, 2011).

Faktor-faktor penentu biaya transportasi, ditentukan oleh pengiriman yang dibayar oleh *shipper*/pengirim, termasuk jarak antara *consignee*, transportasi darat yang mendukung pengiriman, jenis dan nilai barang, neraca perdagangan, skala ekonomi dalam transportasi, persaingan antara penyedia layanan transportasi, tingkat partisipasi sektor swasta, penanganan kargo pada moda transportasi antar-moda, kualitas infrastruktur dan efisiensi prosedur administrasi di seluruh rantai pasok (Valentine et al., 2013).

Biaya transportasi barang merupakan bagian terbesar dari biaya logistik, hal ini disebabkan banyak hambatan efisiensi terutama dalam *supply chain* maritim terkait dengan masalah koordinasi antara pemangku kepentingan yang berbeda yang misalnya disebabkan oleh keterlambatan labuh lebih dari 12 jam serta kemacetan yang berefek pada waktu tunggu yang mahal di pelabuhan (McKinsey, 2017).

Dalam skenario yang ideal, *supply chain* maritim bisa menjadi lebih berkinerja jika masing-masing pemangku kepentingan atau pelaku mendorong kolaborasi dengan pihak lain yang terkait. Banyak manfaat potensial dapat dimanfaatkan jika:

Forwarder dan *shipper* memperbarui sistem mereka agar *platform* data menjadi *real time* dengan meningkatkan visibilitas dan pengawasan, termasuk data dari pihak ketiga.

Perusahaan pelayaran (*carrier*) mengintegrasikan perangkat lunak yang memungkinkan navigasi yang lebih baik, kinerja kapal, perkiraan dan perencanaan penyimpanan, dan berbagi data *real time* dengan pelabuhan dan pelaku lainnya.

Pelabuhan dan terminal mendapatkan akses yang lebih baik ke informasi yang diperlukan untuk merencanakan sumber daya yang lebih baik dan penyebaran aset, mengatur berbagai pelaku dan mengoptimalkan penanganan dan penyimpanan.

Pembuat kebijakan mendukung strategi digitalisasi dalam logistik maritim, mengatasi fragmentasi lembaga internal dan mengadaptasi kerangka kerja peraturan sehubungan dengan penyederhanaan dan perkembangan teknologi digital.

Skenario ini memerlukan sejumlah langkah yang dimulai dengan memetakan persyaratan data yang berbeda dari pera pelaku rantai pasokan. Hasil yang sukses juga dikondisikan oleh koordinasi antar-perusahaan, juga adaptasi organisasi internal (*International Transport Forum, 2018*).

Logistic Performance Index (LPI)

Peringkat LPI Indonesia yang dirilis Bank Dunia 2018 melonjak 17 peringkat dari peringkat 63 di tahun 2016 menjadi peringkat 46 di tahun 2018.

Kinerja logistik (LPI) adalah rata-rata tertimbang skor negara pada enam aspek utama:

1. efisiensi *customs & border management clearance* (contoh, kecepatan, kemudahan unsur formalitas yang bisa diprediksi),
2. kualitas infrastruktur perdagangan dan transportasi (contoh, pelabuhan, kereta api, jalan, teknologi informasi),
3. kemudahan pengaturan pengiriman Internasional dan harga yang kompetitif,
4. kompetensi dan kualitas jasa logistik,
5. kemampuan melakukan *tracking* dan *tracing* pengiriman,
6. ketepatan jadwal waktu pengiriman ke tujuan.

Skor LPI diperoleh melalui *range* penilai 1 sampai 5 dari *region* dan *group* pendapatan tertentu di setiap negara di dunia. Di antara negara-negara Asean, Indonesia berada pada posisi keempat. Peringkat tertinggi adalah Singapore (5), lalu Malaysia (32) dan Thailand (45).

Kenaikan skor LPI Indonesia terjadi pada aspek infrastruktur, pelayaran internasional, kompetensi logistik, *tracking* dan *tracing*, dan tepat waktu. Sedangkan penurunan terjadi pada aspek *custom*. Aspek *custom* sangat terkait erat dengan *dwelling time*. *Dwelling time* pada umumnya diartikan sebagai lamanya waktu sejak barang dibongkar dari kapal



sampai dengan barang keluar dari pelabuhan. Biasanya yang dimaksud barang dibongkar lebih spesifik lagi yaitu peti kemas impor. Lamanya *dwelling time* di pelabuhan merupakan permasalahan yang menghambat kelancaran arus barang yang berdampak pada tingginya biaya logistik dan menurunnya daya saing Indonesia di kancah internasional.

Simplifikasi Proses Bisnis Pemerintah dalam NLE

Dalam NLE simplifikasi proses bisnis diterjemahkan dalam suatu upaya untuk menyederhanakan proses pemeriksaan barang oleh instansi Bea Cukai dan Karantina melalui sistem *Single Submission* (SSm); mempermudah akses layanan logistik melalui kolaborasi sistem-sistem pemerintah di bidang kegiatan logistik. Melalui mekanisme *Single Submission* (SSm) pada sistem Indonesia National Single Window (INSW), Ekosistem Logistik Nasional menghadirkan “satu wajah Pemerintah” dalam memberikan layanan di bidang logistik termasuk kegiatan ekspor, impor, dan domestik yang dikelola oleh berbagai kementerian/lembaga (K/L).

Penataan NLE pada intinya membangun suatu konsep kolaborasi digital yang memungkinkan entitas logistik terhubung dengan pemerintah dan platform logistik lainnya. NLE juga menjadi wujud reformasi dan menambahkan peran INSW yang sudah dibangun sejak 2007. NLE tidak hanya mampu mengakomodasi kolaborasi G2G (*government to government*), tetapi juga mampu memfasilitasi kolaborasi platform *government to business* (G2B) dan *business to business* (B2B) dari entitas logistik saat ini. Selain itu, NLE tidak hanya memfasilitasi arus logistik barang dari luar kawasan pabean sampai dengan masuk ke wilayah Indonesia, lebih luas dari itu, NLE juga memfasilitasi proses arus logistik barang keluar negeri, serta pergerakan barang di dalam negeri. Pada intinya, NLE mampu menyediakan layanan logistik dari hulu ke hilir (Gambar 3).

Penerapan SSm yang tengah gencar dilakukan adalah bertujuan untuk terciptanya *joint inspection* yang didukung dengan kolaborasi profil risiko dari instansi Karantina (Balai Karantina, BKIPM) dan Bea Cukai. Saat ini pemilik kargo hanya perlu melakukan satu kali *submit* data terkait pemeriksaan barang melalui sistem *Indonesia National Single Window* (INSW). Kemudian petugas Bea Cukai dan Karantina akan memeriksa barang secara bersama-sama. Pelaksanaan ini telah memberikan efek

yang signifikan terhadap pengurangan biaya dan waktu pelayanan di pelabuhan.

Namun demikian kendati INSW berhasil mengintegrasikan perizinan lebih dari 15 kementerian/lembaga (K/L), sistem ini belum berhasil berkolaborasikan sistemnya dengan pelaku usaha (G2B dan B2B) dan dalam hal bertransaksi karena masih sebatas pada koordinasi antar-K/L di lingkungan pemerintah (G2G).



Sumber: Ditjen Bea Cukai

Gambar 3. Kolaborasi NLE Dari Hulu ke Hilir

KOLABORASI PLATFORM LOGISTIK

Alur Pengiriman Barang dan Para Pelaku

Pengiriman barang melalui angkutan laut bermula dari adanya permintaan pengiriman barang. Dalam suatu pengiriman atau pengapalan barang dengan kapal laut terdapat 3 (tiga) pihak yang saling berhubungan hukum satu sama lain: pengirim barang (*shipper*), pengangkut barang (*carrier*) dan penerima barang (*consignee*). Hak dan kewajiban ketiga pihak dalam pengapalan diatur oleh perundang-undangan nasional/peraturan pemerintah dan beberapa konvensi internasional yang telah dibentuk guna mengatur masalah pelayaran, baik segi teknis nautis pelayaran maupun segi niaganya.

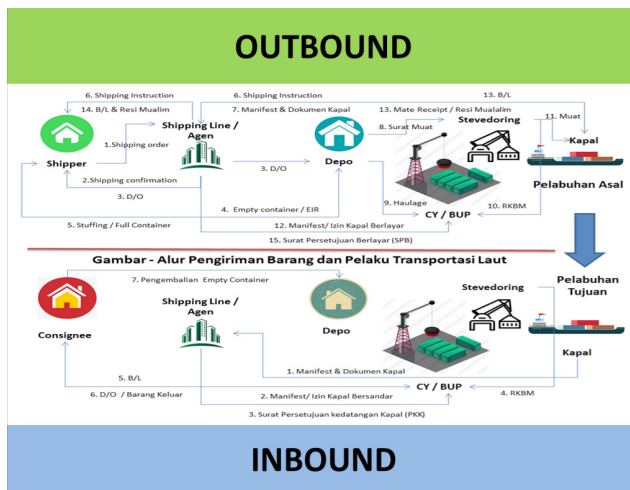
Selain ketiga pihak tersebut, ada pihak lain yang mendukung kelancaran pengiriman yang disebut sebagai pelaku industri pelayaran.

Adapun pelaku-pelaku dalam industri pelayaran adalah: jasa/perusahaan pelayaran, asuransi, unit penyelenggara pelabuhan (*port operator*), badan usaha pelabuhan, otoritas pelabuhan (*port authority*), syahbandar, bea cukai, karantina, imigrasi, dan kesehatan pelabuhan. Selain jasa/perusahaan pelayaran yang merupakan milik swasta, pelaku dalam industri pelayaran lainnya merupakan BUMN dan instansi Pemerintah (K/L).

Jasa/perusahaan pelayaran adalah badan usaha/persero yang usahanya bergerak dalam industri pelayaran. Adapun jenis jasa yang ditawarkan dari perusahaan-perusahaan ini adalah:

1) Jasa pelayaran; 2) Bongkar muat barang; 3) Jasa pengurusan transportasi; 4) Angkutan perairan pelabuhan; 5) Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut; 6) Tally mandiri; 7) Depo peti kemas; 8) Pengelolaan kapal (*ship management*); 9) Perantara jual beli dan/atau sewa kapal (*ship broker*); 10) Keagenan Awak Kapal (*ship manning agency*); 11) Keagenan kapal; dan 12) Perawatan dan perbaikan kapal (*ship repairing and maintenance*).

Sejalan dengan perkembangan teknologi, berbagi informasi di antara para pelaku di atas akan terus berlanjut dalam koordinasi, kompromi, dan kerja sama. Peningkatan kuantitas, kualitas, dan penyebaran informasi para pelaku tersebut di atas, memiliki keterkaitan dalam mendukung kelancaran pengiriman yang bisa dilihat dari Gambar 4, berikut:



Gambar 4.. Alur Pengiriman dan Pengambilan Barang

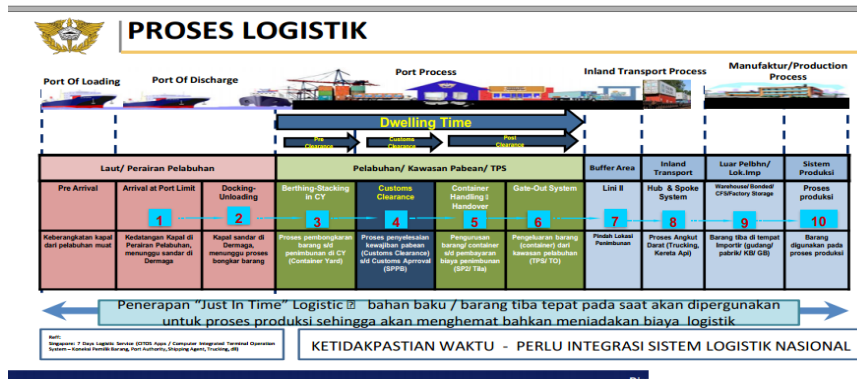
Transportasi, *Shipping*, dan Pelabuhan

Transportasi adalah salah satu dari empat pilar globalisasi. Bersama dengan telekomunikasi, liberalisasi perdagangan, dan standarisasi internasional, peningkatan efisiensi layanan pelabuhan dan pengiriman telah membuat kemudahan untuk membelikan dan menjual barang dagangan, bahan baku dan komponen di seluruh dunia. Standar internasional dan produk yang homogen memupuk persaingan global. Liberalisasi perdagangan memungkinkan alokasi sumber daya internasional yang efisien. Akhirnya, telekomunikasi dan transportasi adalah alat yang diperlukan untuk mentransfer informasi dan barang (Hoffmann & Kumar, 2010).

Transportasi laut saat ini digunakan oleh lebih dari 80% perdagangan domestik dan internasional sehingga pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting bagi penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan nasional. Telah diketahui bahwa biaya jasa layanan logistik transportasi laut belum dapat berkompetisi dengan negara tetangga, padahal Indonesia berada di lintasan strategis yang menghubungkan dua benua dan dua samudra. Diperlukan upaya pembaharuan dan pemeliharaan infrastruktur pelabuhan untuk mengakomodasi ukuran kapal yang sesuai, menghilangkan antrean sandar, serta menyediakan sistem dan layanan kepelabuhanan yang profesional.

Logistik melibatkan berbagai kegiatan terkait, termasuk penyimpanan, manajemen persediaan, manajemen penanganan material, dan pemrosesan order. Manajemen logistik adalah sebuah proses integratif yang berusaha mengoptimalkan aliran material dan persediaan dari pemasok seluruh organisasi untuk memuaskan pelanggan (Banomyong, 2005).

Pelabuhan merupakan infrastruktur yang memegang peranan penting dalam mendukung perdagangan internasional suatu negara. Pelabuhan juga menjadi kunci dalam efisiensi biaya transportasi dan logistik barang yang berdampak pada harga pokok barang tersebut dan selanjutnya meningkatkan agregat pasar ekspor impor yang membangun daya saing bagi suatu negara. Peran pelabuhan sendiri dalam pengiriman barang ekspor dan impor dapat digambarkan dari Gambar 5 berikut:



Gambar 5. Arus Barang di Pelabuhan

Dunia telah menjadi sistem hubungan maritim di mana masing-masing pelabuhan dihubungkan ke pola dependensi yang rumit dalam hubungan *hub/pengumpulan (feder)* serta ke dalam keterkaitan pengiriman *end-to-end* yang mencerminkan ketergantungan perdagangan yang meningkat antar-daerah (Robinson, 1998). Ketergantungan perdagangan ini mengantarkan pada persaingan lingkungan regional yang lebih luas, dengan berkembangnya *supply chain* maritim yang digarisbawahi atas kebutuhan akan efisiensi dan keamanan; dan kondisi ini telah berdampak dan akan terus berdampak pada strategi pengelolaan pelabuhan di seluruh dunia (Flemming, 1999). Saat ini, kegiatan pelabuhan umumnya diukur mengacu pada muatan barang keluar, produktivitas pemuatan kargo secara keseluruhan dan, akibatnya, keseluruhan rangkaian aspek secara eksklusif terkait dengan fungsi produksi.

Pelabuhan Indonesia yang masih jauh tertinggal karena pelabuhannya rata-rata masih merupakan pelabuhan dangkal. Dengan demikian dalam rangka mempertahankan dan meningkatkan daya saing pelabuhan terutama di Indonesia, dalam perencanaan pembuat kebijakan harus secara teori memahami dan menganalisis posisi strategis mereka serta faktor-faktor yang mempengaruhi lingkungan bisnis mereka (Haezendonck et al., 2006).

Namun Indonesia memiliki keuntungan karena pertumbuhan penduduk yang pesat dan GDP per kapita Indonesia menyebabkan meningkatnya permintaan konsumsi yang mendorong pertumbuhan ekspor maupun impor. Akibat pertumbuhan itu, pemerintah pun

melakukan perbaikan dan pembangunan pelabuhan-pelabuhan untuk memenuhi permintaan pelayanan transportasi laut terutama kargo.

Untuk menghadapi persaingan, Voorde dan Winkelmans (2002) mengatakan, kompetisi pelabuhan peti kemas bisa terungkap pada tiga level. Pada level pertama, kompetisi *intra-port* terjadi antara operator terminal yang terletak di dalam *port* (pelabuhan). Arena kompetitif mencakup semua aspek dari perdagangan peti kemas, seperti rute lalu lintas, pengirim dan jalur pelayaran yang bersangkutan. Misalnya, persaingan dapat difokuskan pada menarik jalur pelayaran utama dan pengirim untuk memusatkan operasi mereka di terminal, atau ditargetkan pada layanan khusus yang dioperasikan oleh jalur pelayaran tertentu untuk memperkuat tingkat konektivitas pada rute perdagangan tertentu dan ke wilayah tertentu. Pengirim tidak selalu memilih pelabuhan, tetapi solusi rantai logistik di mana pelabuhan hanyalah sebuah *node*. Di level kedua, operator terminal harus memperhitungkan persaingan dengan operator terminal yang berlokasi di pelabuhan lain. Hal itu disebut "kompetisi antar-pelabuhan" dan itu dapat dimainkan di tingkat nasional dan regional. Pada level tertinggi, persaingan antar-*port* terjadi antara operator terminal yang terletak di rentang pelabuhan yang berbeda. Hal ini mendefinisikan rentang pelabuhan peti kemas untuk menjadi wilayah yang didefinisikan secara geografis dengan sejumlah pelabuhan yang memiliki *hinterland* yang tumpang tindih dan melayani sebagian besar pelanggan yang sama.

Kolaborasi Platform Logistik Menurut NLE

Dalam NLE kolaborasi platform logistik diterjemahkan dalam meningkatkan efisiensi proses dengan fasilitas akses layanan logistik melalui kolaborasi sektor transportasi, sektor pelayaran (*shipping*), sektor pelabuhan, sektor pergudangan (*warehousing*), sektor depo peti kemas dan kolaborasi *end to end*.

Kolaborasi platform ini memungkinkan data yang tersedia dalam NLE akan lebih lengkap karena di dalamnya terkumpul data yang selama ini hanya dimiliki oleh K/L lain. Ketersediaan data yang lebih lengkap membantu Bea Cukai untuk melakukan banyak *information gathering*, sehingga memungkinkan bagi Bea Cukai mendapatkan *insight* yang memudahkan kegiatan pengawasan di bidang kepabeanan yang selanjutnya membangun *reliability* dan *timeless* dalam pelayanan logistik.

Sejalan dengan tren digitalisasi dalam sendi-sendi perekonomian, dalam implementasinya, NLE membangun *piloting* kolaborasi platform layanan logistik swasta, memfasilitasi importir untuk proses *booking vessel* yaitu pemesanan pelayaran untuk rute domestik seperti dari pelabuhan internasional ke Pelabuhan non-internasional Indonesia. Dengan demikian NLE tak hanya mampu mengakomodasi kolaborasi G2G, tetapi juga mampu memfasilitasi kolaborasi platform B2B dari entitas logistik. Aplikasi NLE ini harapannya bisa memangkas biaya keluar masuknya barang ekspor impor secara jelas, dari luar maupun dalam negeri. Selain itu NLE menjadi salah satu wadah bagi seluruh pengiriman logistik.

NLE juga mewadahi platform Bea Cukai seperti: *advance manifest system, export simplification for CBU Vehicles, web-based import and export system, export simplification for CPO and drivatives, D/O Online System, elektronik SKA, TPS Online System, serta autogate system.*

Platform NLE mempertemukan komunitas logistik di sektor permintaan yang kini sudah ada di *Customs Excise Information System and Automation (CEISA)* yaitu importir/eksportir dengan komunitas logistik di sektor *supply*, yaitu penyedia jasa logistik. Dengan konsep *Collaboration Application Programming Interface (API)* semua platform logistik seperti *trucking, warehousing, shipping, forwarder*, baik domestik maupun global dapat bergabung untuk dapat *sharing* informasi. CEISA NLE memfasilitasi importir dan eksportir untuk dapat melihat dan memilih harga dan kualitas atas ketersediaan *truck, vessel, dan warehouse* dalam satu aplikasi.

Kemudahan dan Fasilitas Pembayaran

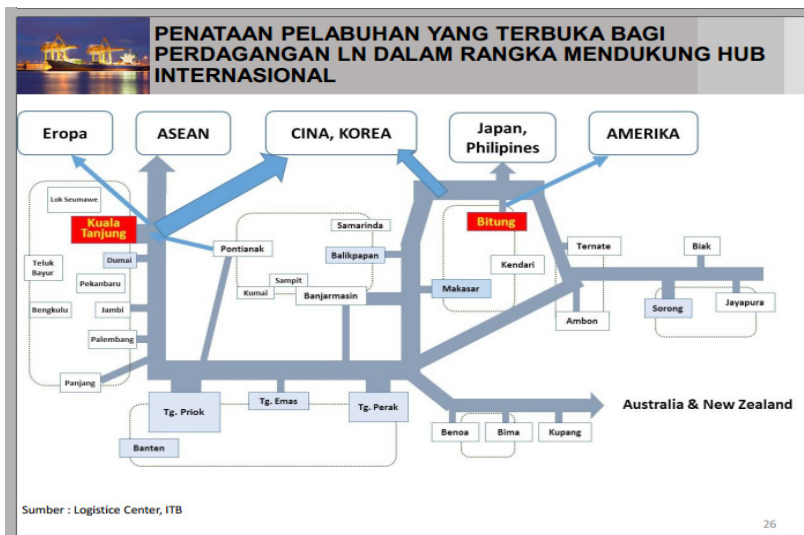
Bea Cukai sebagai pelaksana (*lead agency*) Penataan National Logistics Ecosystem (NLE) menggandeng bank-bank BUMN ternama seperti PT Bank Mandiri (Persero) Tbk. dan Bank Negara Indonesia (BNI) Tbk. untuk masuk dalam sistem pembayaran perbankan. Kolaborasi ini memberikan kemudahan bagi pelabuhan dan bandara di Indonesia dalam bertransaksi dan sudah bisa menggunakan sistem dari kerja sama tersebut pada tahun 2021 dan 2022.

Sebagaimana telah dibahas sebelumnya bahwa NLE merupakan ekosistem logistik yang menyelaraskan arus lalu lintas barang dan dokumen, baik internasional maupun domestik yang berorientasi pada kerja sama antar-instansi pemerintah (G2G) dan swasta (B2B). Penggunaan transaksi pembayaran perbankan ini memanfaatkan layanan perbankan

secara elektronik pada portal NLE sesuai ketentuan berlaku yang meliputi pemenuhan kewajiban keuangan negara berupa pembayaran penerimaan negara, pembayaran biaya logistik yang telah diberitahukan dan diberlakukan dalam portal NLE. Selain itu NLE meliputi pemberian kemudahan/fasilitas pembiayaan dan/atau penjaminan pembayaran terkait layanan agar dapat digunakan pihak lain terkait. Keikutsertaan lembaga perbankan atau lembaga keuangan lainnya dalam NLE bersifat terbuka dan sukarela, sehingga Tim NLE dapat juga melakukan perjanjian kerja sama serupa dengan lembaga perbankan atau lembaga keuangan lainnya.

Tata Ruang Kepelabuhan

Pengembangan pelabuhan yang sedemikian pesatnya ditengarai oleh begitu tajamnya persaingan antara pelabuhan di perdagangan global. Ada berbagai faktor yang terkait dengan persaingan antar-pelabuhan peti kemas. Faktor-faktor yang berpengaruh untuk daya saing pelabuhan adalah aksesibilitas *hinterland*, produktivitas, kualitas, efek kebangkitan kargo, reputasi dan keandalan (Haezendonck dan Notteboom, 2002).



Gambar 6. Penataan Pelabuhan yang Terbuka Bagi Perdagangan LN dalam Rangka Mendukung Hub internasional.

Menurut penelitian OECD (*Organization For Economic Cooperation And. Development*) yang dirilis pada tahun 2010, keunggulan pelabuhan diidentifikasi oleh pengirim barang (*shippers*) yang menjadi pembuat keputusan utama pada pilihan tempat, diikuti ekspediter (*forwarder*), perusahaan perkapalan (*shipping companies*), dan operator terminal.

Berkenaan dengan hal tersebut, penentu pilihan pelabuhan menurut Arduino, et al. (2013) meliputi: (1) *Shippers* mempertimbangkan kualitas operasi pelabuhan, biaya, lokasi pelabuhan, kecepatan, frekuensi layanan perkapalan, dan sebagainya; (2) *Forwarders* menilai reputasi, efisiensi pelabuhan, sistem informasi pelabuhan, koneksi ke area pedalaman, dan lainnya; (3) *Shipping companies* mengukur ketersediaan informasi, administrasi pelabuhan, fleksibilitas untuk kargo khusus, dan sebagainya; (4) *Terminal operators* menghitung fasilitas, biaya, kualitas layanan, kemacetan pelabuhan, dan seterusnya.

Tata ruang kepelabuhan yang baik setidaknya bisa memudahkan unsur-unsur berikut: *Delivery Order Payment*, untuk memudahkan pengguna jasa (*cargo owner/consinee* dan *freight forwarder*) dalam melakukan permintaan dokumen *delivery order* (DO) secara *online*; *SP2 Request* dan pembayaran SP2 secara *online*; *truck booking*, dalam membantu pengguna memesan dan mengatur jadwal pengiriman barang dengan mendapat notifikasi secara *online* dan kemudahan dalam melacak pergerakan truk secara *real time*; Sistem pembayaran Depo secara *online* yang memudahkan para pengguna jasa pelabuhan dalam melakukan pembayaran *demurrage/detention*, *lift on/lift off* dan *container freight*; pergudangan (*warehouse*) sebagai solusi untuk membantu pengelolaan gudang secara optimal serta fitur-fitur yang membantu *monitoring* dan analisis semua data transaksi pengguna sebagai kebutuhan dalam pengambilan keputusan.

Tata Ruang Kepelabuhan Menurut NLE

Tata ruang menurut NLE adalah penataan sistem dan tata ruang kepelabuhan yang tidak bisa ditawar lagi untuk mendukung daya saing pelabuhan di Indonesia melalui *one gate, one billing and one system* guna meningkatkan efisiensi proses logistik.

Untuk mewujudkan percepatan tata ruang kepelabuhan NLE, Pemerintah melalui Kementerian BUMN melakukan penggabungan (*merger*) PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV menjadi PT Pelabuhan Indonesia

(Persero) atau Pelindo di bulan Oktober 2021 lalu. Penggabungan ini bahkan menjadikan Pelindo sebagai operator terminal peti kemas terbesar ke-8 di dunia dengan total *throughput* peti kemas sebesar 16,7 juta TEUs.

Untuk melancarkan pergerakan logistik di pelabuhan dalam rangka memangkas waktu barang di pelabuhan, telah dikeluarkan peraturan PMK nomor 97 tahun 2020 terkait Manifes, PMK nomor 108 tahun 2020 terkait bongkar timbun barang impor, PMK nomor 109 tahun 2020 terkait kawasan pabean dan tempat penimbunan sementara, dan PMK nomor 141 tahun 2020 terkait pengawasan barang terlarang dan terbatas.

Bukan menjadi rahasia lagi bahwa mutu SDM di bidang logistik dan *supply chain* di pelabuhan Indonesia masih rendah. Ini tentu saja memberikan dampak pada waktu penyelesaian pekerjaan yang belum memberikan efisiensi dalam layanan NLE. Untuk menjawab tantangan tersebut maka Menko Perekonomian dan *stakeholder* terkait mengesahkan Peta Okupasi Nasional Bidang Logistik dan *supply chain* di awal tahun 2021 ini. Peta ini diharapkan menjadi rujukan nasional untuk pengembangan dan perekrutan SDM yang kompeten dan bersertifikat.

Saat ini, NLE telah diterapkan di sejumlah pelabuhan di antaranya seperti Belawan, Tanjung Emas, Tanjung Perak, dan Tanjung Priok. Ke depan, pemerintah berharap semakin banyak pelabuhan di Indonesia yang mengimplementasikan NLE. Namun demikian masih ada beberapa permasalahan yang dihadapi dalam implementasi NLE. Di antaranya, adalah belum terjalin konektivitas sistem transportasi laut, darat, udara untuk perpindahan barang, dan juga perkembangan teknologi IT. Integrasi sistem logistik akan berjalan lancar apabila semua pelabuhan telah mengimplementasikan NLE.

BATAM LOGISTICS ECOSYSTEM (BLE) SEBAGAI PILOT PROJECT NLE

Menko Marves dan Menteri Keuangan beberapa waktu lalu sudah meluncurkan Batam Logistic Ecosystem (BLE) sebagai terobosan baru di dunia kepelabuhan di Indonesia. Pemilihan BLE sebagai *project pilot* penerapan NLE adalah wujud dari peran strategis Batam sebagai kawasan perdagangan bebas di Indonesia. BLE akan menghubungkan sektor permintaan dan penawaran tidak hanya berfokus pada kolaborasi

sistem antar-pemerintahan (G2G) tetapi juga antar-pemerintahan dan bisnis (G2B), serta antar-bisnis (B2B).

Ada empat alasan pemilihan Batam sebagai daerah percontohan untuk platform ekosistem logistik. Pertama, untuk meningkatkan daya saing Batam. Kinerja ekonomi Batam sejak tahun 2015, pertumbuhan ekonominya berada di bawah pertumbuhan ekonomi nasional, padahal potensi ekonomi Batam sangat besar. Kedua, untuk akselerasi pemulihan ekonomi. Dengan adanya BLE, diharapkan ketika ekonomi pulih, pelayanan kegiatan ekspor impor di Batam menjadi jauh lebih baik. Ketiga, perbaikan lingkungan bisnis dan cipta kerja. Terakhir, menciptakan koordinasi. BLE yang merupakan platform bagi seluruh kementerian/lembaga, dan pemerintah daerah serta dunia usaha akan memudahkan koordinasi antar-pihak terkait menjadi jauh lebih mudah, transparan, dan memberi kepastian.

Melalui BLE, pemerintah akan menyederhanakan layanan *ship to ship floating storage unit* (STFSU). Jika sebelumnya pengajuan data masih dilakukan secara manual di beberapa unit kementerian/lembaga dan membutuhkan waktu setidaknya tiga hari, maka lewat NLE akan menjadi lebih efisien karena pengajuan data hanya diperlukan satu kali sehingga diperkirakan akan mempercepat waktu layanan hingga 70% atau mencapai satu hari.

Melalui BLE, pemerintah juga akan menyederhanakan perizinan usaha dan konsumsi di Pulau Batam. Jika sebelumnya layanan perizinan usaha dan konsumsi belum terintegrasi dan pengusaha harus mengajukan dokumen secara *hardcopy* ke Bea Cukai, maka setelah implementasi waktu validasi izin usaha dan konsumsi diestimasikan turun dari satu hari menjadi tiga puluh menit atau mencapai tingkat efisiensi hingga 94%. Selain itu akan tercipta mekanisme pengawasan izin usaha dan konsumsi antara Bea Cukai dan BP Batam yang lebih akurat.

KESIMPULAN

NLE adalah suatu ekosistem logistik yang menyelaraskan arus lalu lintas barang dan dokumen internasional sejak kedatangan sarana pengangkut hingga barang tiba di gudang. NLE juga melingkupi arus logistik domestik. Konsep kolaborasi digital NLE memungkinkan entitas logistik terhubung dengan pemerintah dan platform logistik

lainnya sehingga bisa terwujud hubungan G2G, G2B dan B2B yang berkesinambungan dengan program penataan NLE yang dikenal sebagai 4 pilar NLE. Penataan NLE diyakini mampu menghadirkan transparansi dan persaingan usaha yang lebih sehat di sektor logistik, sehingga kinerja logistik nasional menjadi lebih efisien.

Sebagai *pilot project* NLE, ditunjuk pelabuhan Batam (BLE) dengan hasil kinerja yang dinilai memuaskan selama penerapannya. Selain BLE, NLE juga telah diterapkan secara bertahap di empat pelabuhan besar Indonesia, yaitu: Belawan, Tanjung Emas, Tanjung Perak, dan Tanjung Priok. Dalam pelaksanaannya selama lebih dari satu tahun ini, telah terjadi efisiensi dalam biaya dan waktu pelayanan di pelabuhan dengan adanya kolaborasi K/L dalam INSW, yang dahulunya K/L tidak terkoneksi dan berdiri sendiri, saat ini telah terhimpun dalam SSm yang sangat membantu bagi pelaku usaha.

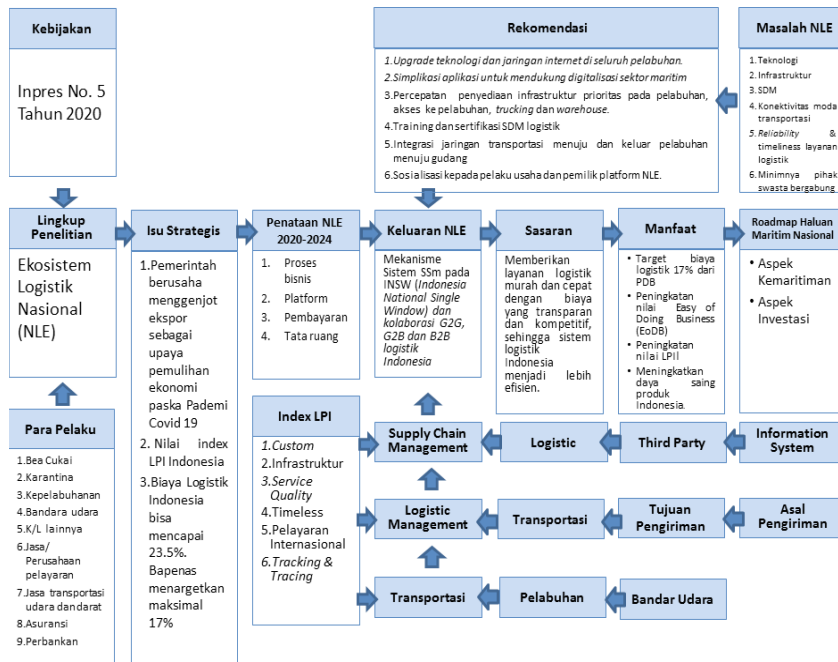
Namun demikian, masih terdapat masalah dalam penerapan NLE ini, antara lain dalam penerapan teknologi digitalisasi, di mana masih terdapat permasalahan kesiapan jaringan internet di kawasan pelabuhan. Selain itu karena merupakan ekosistem maka para pelaku harus mengunduh beberapa aplikasi K/L walaupun terhubung satu dengan yang lain. Infrastruktur pelabuhan dan konektivitasnya dengan moda transportasi lain seperti angkutan udara dan darat: *trucking* dan kereta api juga masih terdapat kendala. Secara SDM, masih rendahnya kompetensi pemain logistik terutama SDM bongkar muat, membuat *reliability* dan *timeliness* layanan logistik yang dijanjikan juga belum optimal. Terakhir, minimnya pihak swasta bergabung seperti perbankan dan pelaku bisnis logistik serta pemilik platform yang menggunakan kemudahan-kemudahan yang dihadirkan pemerintah lewat NLE membuat NLE belum maksimal dampaknya bagi semua pihak.

Untuk mengatasi hal tersebut di atas, penulis merekomendasikan hal-hal berikut:

1. *Upgrade* teknologi dan jaringan internet di seluruh pelabuhan.
2. Simplikasi aplikasi untuk mendukung digitalisasi sektor maritim.
3. Percepatan penyediaan infrastruktur prioritas pada pelabuhan, akses ke pelabuhan, *trucking* dan *warehouse*.
4. *Training* dan sertifikasi SDM logistik.

5. Integrasi jaringan transportasi menuju dan keluar pelabuhan menuju gudang.
6. Sosialisasi kepada pelaku usaha dan pemilik platform NLE.

Memang tidak mudah untuk menerapkan suatu perubahan besar dalam waktu yang singkat, masih banyak hal yang harus dibenahi dari hulu ke hilir pelaksanaan logistik di Indonesia terutama infrastruktur, industri perkapalan, dan transportasi pendukung. Namun demikian rencana Program NLE yang dirancang untuk jangka waktu tahun 2020--2024 ini tentunya memberikan gairah baru bagi pelaku usaha untuk lebih bergiat dalam peningkatan produksi dan juga daya saingnya. Sejak diberlakukan pada Juni 2020, SSm Pabean dan Karantina di empat pelabuhan (Tanjung Priok, Tanjung Emas, Tanjung Perak, Belawan) hingga April 2021 misalnya dinilai mampu mendorong efisiensi biaya timbun dan *handling* sebesar Rp41,57 miliar dengan efisiensi waktu 17,59 persen dibandingkan Mei 2020 sebelum diberlakukan SSm.



Gambar 7. Urgensi NLE dalam Roadmap Aspek kemaritiman dan Aspek Investasi Haluan Maritim Indonesia 2025-2045



Harapan kita semua, perbaiki kinerja logistik nasional melalui program NLE ini mampu memperbaiki posisi Indonesia pada berbagai survei internasional seperti *Ease of Doing Business* (EoDB) dan *Logistic Performance Index* (LPI), serta mendorong pemulihan ekonomi nasional (PEN) pasca-pandemi Covid-19 yang melanda dunia saat ini. Semua ini tentu bermuara pada meningkatnya minat untuk berinvestasi di Indonesia.

Dengan demikian NLE memiliki posisi sentral dalam mendorong daya saing dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia, sehingga NLE menjadi begitu urgen dalam Roadmap Aspek Kemaritiman dan Aspek Investasi dalam Haluan Maritim Indonesia 2025-2045, menuju Indonesia Emas tahun 2045 yang menjadi pusat peradaban maritim dunia. Semoga.

REFERENSI

- Arduino, G., Aronietis, R., Crozet, Y., Frouws, K., Ferrari, C., Guihéry, L., ... Vanelslander, T. (2013). How to turn an innovative concept into a success? An application to seaport-related innovation. *Research in Transportation Economics*, 42(1), 97-107. ISSN 0739-8859, <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.11.002>.
- Ballou, R.H. (2007). The evolution and future of logistics and supply chain management. *European Business Review*, 19(4), 332-348.
- Banomyong, R. (2005). The impact of port and trade security initiatives on maritime supply-chain management. *Maritime Policy & Management*, 32(1), 3–13
- Corti, I. N. and Laxe, F. G. (2009). Maritime transport and trade: The impact of european transport policy. An Overview of Maritime Freight Transport Patterns, *European Research Studies*, XII(1), 131–147. https://www.ersj.eu/repec/ers/papers/09_1_p9.pdf
- Flemming, D. K. (1999). A Geographical perspective of the transshipment function. Paper Presented at the IAME Conference, Halifax, Canada.
- Haezendonck, E., Verbeke, A. and Coeck, C. (2006). Strategic positing analysis for seaports. *Research in Transportation Economics*, 16(1), 141-169.
- Haezendonck, E. and T. Notteboom. (2002). The competitive advantage of seaports. In M. Huybrechts, H. Meersman, E. Van de Voorde, E. Van Hooydonk, A. Verbeke and W. Wmkelmans (eds.), *Port Competitiveness: An Economic and Legal Analysis of the Factors Determining the Competitiveness of Seaports*, pp. 67-88. Antwerp: De Boeck.
- Hoffmann, J. and Kumar, J. (2010). Globalisation – the maritime nexus. *The Hand Book of Maritime Economic and Business*, 2nd Edition, Lloyd's List, London.
- Inpres No 5 Tahun 2020. (2020). Tentang penataan ekosistem logistik nasional.

- International Transport Forum. (2018). Information sharing for efficient maritime logistics. Case-Specific Policy Analysis. diakses di <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/information-sharing-maritime-logistics.pdf>
- Krugman, P.R., Obstfeld, M. and Melitz, M.J. (2012). International economics theory & policy. Addison-Wesley
- McKinsey Global Institute. (2017). Container shipping: the next 50 years. McKinsey & Company.
- OECD. (2013). Interconnected economies: benefiting from global value chains (preliminary version). OECD Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264189560-en>.
- Robinson, R. (1998). Asian hub/feeder nets: The dynamics of restructuring. *Maritime Policy And Management*, 25(1), 21–40.
- Sánchez, R.J., Miccó, A., Hoffmann, J., Pizzolitto, G.V. and Sgut, M. (2002). Port efficiency and international trade: Port efficiency as a determinant of the maritime transport cost. IAME Panama, Panama.
- Smith, A. (1998). *The wealth of nations*. Oxford University Press.
- Szulc R., 2004, *Logistics in The Competing Strategies of Firms* (in Polish). Maszynopsis.
- UNCTAD. (2011). Challenges and policy options for transport and trade facilitation. United Nations Conference on Trade and Development, Geneva. Diakses dari https://unctad.org/en/Docs/cimem1d11_en.pdf
- UNDP, Export dependence and export concentration. https://www.undp.org/content/dam/undp/library/Poverty%20Reduction/Inclusive%20development/Towards%20Human%20Resilience/Towards_SustainingMDGProgress_Chapter1.pdf
- UNCTAD. (2016). Review of maritime transport 2016, ISBN 978-92-1-112904-5, United Nations, New York and Geneva.
- UNCTAD (2017). Review of maritime transport 2017, ISBN 978-92-1-112922-9, United Nations, New York and Geneva.



- Valentine, V. F., Benamara, H. and Hoffmann, J. (2013). Maritime transport and international seaborne trade. *Maritime Policy & Management: The Flagship Journal of International Shipping and Port Research*, 40(3), 226-242, DOI: [10.1080/03088839.2013.782964](https://doi.org/10.1080/03088839.2013.782964)
- Voorde, E.V. and Winkelmann, W. (2002). A general introduction to port competition and management. In: Huybrechts et al., Eds., *Port Competitiveness* (Ed. De Boeck, Antwerp), Ed. De Boeck, Antwerp, 1-16.
- Zaucha, J. and Matczak, M. (2018). Role of maritime ports and shipping in the creation of the economic value of the sea areas. *SHS Web of Conferences* 58. <https://doi.org/10.1051/shsconf/20185801033>

BIODATA SINGKAT PENULIS

Ir. Sarwono Kusumaatmadja

Lahir pada tanggal 24 Juli 1943. Meraih gelar sarjana pada tahun 1974 dari Jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung. Beberapa kali menjabat sebagai menteri di Kabinet yang berbeda. Merupakan menteri ke-2 yang memimpin lembaga lingkungan hidup pada Kabinet Pembangunan VI di tahun 1993–1998. Sebelumnya menjabat sebagai Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara pada Kabinet Pembangunan V tahun 1988–1993. Terakhir menjabat sebagai Menteri Eksplorasi Kelautan Indonesia ke-1 (1999–2001). Selain itu, juga pernah menjabat sebagai anggota Dewan Perwakilan Daerah dari DKI Jakarta untuk masa bakti 2004–2009.

Dr. Ir. Tukul Rameyo Adi, M.T.

Adalah Ketua Tim Substantif Pokja Penyusunan Haluan Maritim 2045, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi. Pernah menjabat sebagai Staf Ahli Menteri Bidang Sosio-Antropologi, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (2017–2020). Saat ini menjabat sebagai Kepala Pusat Kajian Kemaritiman Nusantara, Universitas Nahdlatul Ulama Cirebon.

Susilastuti Dwi Nugraha Jati

Dibesarkan di lingkungan keluarga pendidik dan tinggal di Yogyakarta. Menyelesaikan pendidikan Sarjana pada Jurusan Ilmu Komunikasi Fisipol UGM (1988), S2 Ilmu Politik Jurusan Ilmu Pemerintahan Fisipol UGM (2002), S3 Ilmu Politik di Departemen Ilmu Politik dan Pemerintahan (2020). Kariernya dimulai menjadi Jurnalis di Surat Kabar Harian SKH Bernas Yogyakarta (1985–1995), Majalah Suara 'Aisyiyah (1995–sekarang), dan saat ini menjadi anggota Dewan Redaksi. Karier di

dunia akademis dimulai menjadi dosen di Jurusan Ilmu Komunikasi Fisip UPN “Veteran” Yogyakarta (1995–sekarang). Penulis saat ini aktif menjadi penguji kompetensi wartawan (2008–sekarang) dan menjadi ahli Pers Dewan Pers sejak tahun 2010–sekarang.

Darma Agung Setya Irfiansyah, S.I.P., M.Si. (Han)

Menyelesaikan program sarjana Hubungan Internasional dari UPN Veteran Yogyakarta, dengan konsentrasi studi di bidang Pertahanan dan Keamanan, dan pendidikan Pascasarjana di Universitas Pertahanan Indonesia (Unhan) program studi Ekonomi Pertahanan. Penulis merupakan peneliti independen, bekerja sama dengan beberapa lembaga riset swasta. Pernah menjadi staf pengajar di beberapa universitas, dan terlibat dalam berbagai riset pemerintah dan swasta. Penulis aktif menulis di berbagai majalah dan jurnal. Fokus kajian penulis adalah di bidang pertahanan keamanan. Saat ini beraktivitas sebagai *Content Researcher* di sebuah *startup* media digital.

Dr. Hendra Yusran Siry, S.Pi, M.Sc.

Saat ini menjabat sebagai Sekretaris Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan. Menempuh pendidikan S1 di Universitas Riau, Program Studi Ilmu Kelautan Fakultas Perikanan pada tahun 1991–1996. Melanjutkan kuliah S2 di Asian Institute of Technology, Thailand. Master of Science Urban Environmental Management, School of Environmental, Resources and Development pada tahun 2000–2001 serta pendidikan S3 di the Australian National University, Australia. Resource Management in Asia-Pacific Program (RMAP), Research School of Pacific and Asian Studies (RSPAS) pada tahun 2004–2010. Pada tahun 2018–2019 pernah menjabat sebagai Interim Executive Director, Regional Secretariat, the Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries and Food Security (CTI-CFF).

Ludiro Madu, S.I.P., M.Si.

Dosen Senior di Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, UPN "Veteran" Yogyakarta. Minat kajian mengenai politik luar negeri dan diplomasi Indonesia, Asia Tenggara dan ASEAN, dan isu-isu internet dalam hubungan internasional. Aktif menulis opini (kolom *Analisis*) di Harian Kedaulatan Rakyat, Yogyakarta, dan kolom *Wacana Nasional* di harian Suara Merdeka, Semarang; Menjadi editor buku-buku maritim bekerja sama dengan Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman (2015-2017); Menulis buku *Politik Luar Negeri Indonesia Indonesia, 2014-2019* (2020), *Indonesia: Diplomasi Vaksin di Tengah Rivalitas AS dan China* (2021), *Strategi Diplomasi Ekonomi Indonesia–Rusia di Masa Pandemi: Studi Kasus Ekspor Kopi*.

Lukmandono

Lahir di Tuban, Jawa Timur, adalah Dosen Jurusan Teknik Industri–Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya (ITATS). Menyelesaikan Studi S1 dari Teknik Industri ITATS (1997), S2 Teknik Industri ITS (2002), dan S3 Teknik Industri Universitas Gadjah Mada (2015). Bidang minat *Operation Management* yang berkaitan dengan Daya Saing Industri. Selain sebagai staf pengajar, aktif juga sebagai *trainer* bersertifikat dari BNSP dan telah banyak menangani perusahaan, baik PMA, BUMN, BUMD maupun Instansi Pemerintah.

Anang Siswanto

Seorang Supply Chain & Operation Management Profesional. Saat ini merupakan Mahasiswa Program Magister Teknik Industri ITATS. Menyelesaikan Pendidikan S1 Teknik Industri, Universitas Trunojoyo (2009). Memiliki pengalaman lebih dari 10 tahun di bidang *manufacturing*, khususnya di *Food Manufacturing*. Banyak menjalankan peran sebagai fasilitator, *trainer*, *speaker*, hingga konsultan manajemen. Banyak pendampingan dilakukan mulai dari pengembangan diri hingga pengembangan *system management*.



Nova Vincentia Pati, S.H., M.B.L.

Dosen pada Fakultas Hukum, Universitas Sam Ratulangi, Manado; mendapatkan gelar *Master of Business Law & Taxation* di Monash University, Australia; pernah memperoleh *Certificate of Excellence for Outstanding Performance in BTC 9300-Health Services Law, Student Awards Night, Business Law and Taxation, Monash University, Caulfield*; saat ini sedang menyelesaikan program doktor di Pascasarjana Universitas Sam Ratulangi, Manado.

Dr. Sylvia Prisca Delima, B.A., M.Sn., M.Si.(Han)

Lahir di Bandung, Jawa Barat, 23 Desember 1973. Pendidikan: S1 (Bachelor of Arts–Marketing dan Media) Murdoch University, Perth, Western Australia; S2 (Magister Seni–Creative Media Enterprise) Institut Kesenian Jakarta; S2 (Magister Sains dalam Ilmu Pertahanan–Damai dan Resolusi Konflik) Universitas Pertahanan Republik Indonesia; dan S3 (Doktor–Ilmu Lingkungan) Universitas Indonesia. Sebagai akademisi, saat ini mengajar di Institut Kesenian Jakarta dan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Dalam berorganisasi, aktif di *International Peace Research Association, Asia Pacific Peace Research Association*, dan Perkumpulan Ahli Lingkungan Indonesia (IESA).

Thomas Nugroho

Dibesarkan pada lingkungan keluarga transmigrasi TNI-AL di Prokimal Kotabumi Lampung Utara, menyelesaikan pendidikan sarjana Jurusan Sosial Ekonomi Perikanan Fakultas Perikanan (Faperikan) IPB (1996); S2 Ilmu Pengelolaan Sumber Daya Pesisir dan Lautan, Pascasarjana IPB (2004); menempuh pendidikan *Besttuna Program* pada *Departement of Social Science, Environmental Policy Group* di Wageningen University and Research (WUR) Belanda (2012–2013). Pada 1996, merintis karier sebagai peneliti di *Center for Information and Development Studies (CIDES)*, sebuah lembaga *think thank* yang bernaung dibawah Ikatan

Cendekiawan Muslim Indonesia (ICMI). Sejak 2008, menjadi dosen tetap di Departemen Pemanfaatan Sumber Daya Perikanan, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan IPB.

Dr. Ir. Hotden Leonardo Nainggolan, M.Si.

Lahir di Janji Pusuk, Kabupaten Humbang Hasundutan, Provinsi Sumatra Utara, Tanggal 25 November 1976. Lulus dari SMA Negeri 1 Balige Kabupaten Toba Samosir Tahun 1995. Menyelesaikan Program Sarjana (S-1) dari Program Studi Sosial Ekonomi Pertanian Fakultas Pertanian Universitas HKBP Nommensen Tahun 1999. Menyelesaikan Program Magister (S-2) Ekonomi Pembangunan Konsentrasi Ekonomi Regional dan Pertanian dari Universitas Sumatra Utara Tahun 2007. Menyelesaikan Program Doktor (S-3) Perencanaan Wilayah dari Universitas Sumatra Utara Tahun 2018. Dosen di Program Studi Agribisnis Fakultas Pertanian Universitas HKBP Nommensen Medan sejak Tahun 2009.

Dr. Nikolaus Loy, S.I.P., M.A.

Merupakan dosen pada Senior di Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, UPN "Veteran" Yogyakarta. Menamatkan kuliah S1 di Universitas Gadjah Mada, Fakultas Ilmu Sosial dan politik, Jurusan Hubungan Internasional pada tahun 1995 dan S2 di Universitas Monash University, Australia pada tahun 2002 dan S3 di Universitas Gadjah Mada pada tahun 2021. Selain mengajar, Nikolaus Loy juga produktif menulis puisi dan kumpulan puisinya telah beberapa kali diterbitkan salah satunya "*Refrain Penghabisan*" di tahun 2018.

Dr. Ir. Minto Basuki, M.T.

Lahir di Nganjuk pada tanggal 4 Mei 1967. Pendidikan dasar hingga pendidikan menengah atas diselesaikan di Nganjuk. Pada tahun 1986 melanjutkan pendidikan Sarjana Teknik Perkapalan di ITS. Tahun 2006



melanjutkan Magister Teknologi Kelautan dengan Bidang Konsentrasi Teknik Produksi dan Material Kelautan di ITS. Tahun 2009 melanjutkan pendidikan Doktorat dengan bidang konsentrasi Teknik Produksi dan Material Kelautan di ITS. Bidang riset yang digeluti pada Teknik Produksi dan Material Kelautan dengan kajian Manajemen Produksi, Manajemen Risiko, dan Manajemen Keselamatan. Tercatat juga sebagai asesor penilaian Laporan Kinerja Dosen (LKD) dan Asesor Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi (BAN-PT), di samping aktif menjadi konsultan. Sampai saat ini berstatus sebagai dosen tetap Jurusan Teknik Perkapalan ITATS.

Dian Inda Sari, S.E. Ak. M.M.

Dosen pada Program Studi Manajemen di Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Graha Kirana (STIE GK) Medan. Menyelesaikan Diploma III di Politeknik Universitas Sumatra Utara pada tahun 1997. Menyelesaikan Program Sarjana (S-1) dari Fakultas Ekonomi, Program Studi Akuntansi Universitas Sumatra Utara pada tahun 2000. Menyelesaikan Program Magister (S-2) dari Program Magister Manajemen, Sekolah Pascasarja Universitas Sumatra Utara pada tahun 2009. Saat ini risetnya berfokus pada bidang ilmu *supply chain management*, jasa kemaritiman dan *entreprenurship*.