



I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara Kepulauan terluas di dunia yang terdiri atas lebih dari 17.504 pulau dengan 13.466 pulau telah diberi nama. Sebanyak 92 pulau terluar sebagai garis pangkal wilayah perairan Indonesia ke arah laut lepas telah didaftarkan ke Perserikatan Bangsa Bangsa. Indonesia memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km dan terletak pada posisi sangat strategis antara Benua Asia dan Australia serta Samudera Hindia dan Pasifik. Luas daratan mencapai sekitar 2.012.402 km² dan laut sekitar 5,8 juta km² (75,7%), yang terdiri 2.012.392 km² Perairan Pedalaman, 0,3 juta km² Laut Teritorial, dan 2,7 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Sebagai Negara Kepulauan yang memiliki laut yang luas dan garis pantai yang panjang, sektor maritim dan kelautan menjadi sangat strategis bagi Indonesia ditinjau dari aspek ekonomi dan lingkungan, sosial-budaya, hukum dan keamanan. Meskipun demikian, selama ini sektor tersebut masih kurang mendapat perhatian serius bila dibandingkan dengan sektor daratan.

Era Pemerintahan Presiden Joko Widodo dengan visi pembangunan "***Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong***" memberikan harapan dan mengembalikan semangat untuk membangun maritim dengan memanfaatkan potensi sumberdaya alam kelautan. Selanjutnya untuk mencapai visi tersebut diturunkan misi: (1) Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai Negara Kepulauan; (2) Mewujudkan masyarakat maju, berkesinambungan dan demokratis berlandaskan negara hukum; (3) Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai bangsa maritim; (4) Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju dan sejahtera; (5) Mewujudkan bangsa yang berdaya saing;



(6) Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional; dan (7) Mewujudkan masyarakat yang berkeperibadian dalam kebudayaan. Tiga dari tujuh misi tersebut berhubungan dengan maritim dan posisi Indonesia sebagai Negara Kepulauan.

Karenanya, dalam Kabinet Kerja, Presiden Joko Widodo membentuk Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Sumberdaya. Di samping visi dan misi tersebut, Presiden juga mengetengahkan konsep "*Poros Maritim*" dan "*Tol Laut*". Penetapan prioritas pembangunan sektor maritim ini sangat beralasan bila dilihat dari sudut sejarah bangsa. Nenek moyang bangsa ini dikenal sebagai bangsa pelaut atau bangsa bahari dan pernah jaya di laut di masa sebelum kehadiran kolonialisme, melalui perdagangan antar pulau.

Budaya maritim menjadi bagian yang tak terpisahkan dari kehidupan masyarakat, khususnya yang terkait dengan maritim dan kelautan. Para nelayan dan masyarakat pesisir, misalnya, memiliki kearifan lokal dalam mengelola dan memanfaatkan sumberdaya laut, sehingga keberlanjutan sumber kehidupan mereka tetap terjamin hingga ke anak cucu. Salah satu bukti warisan budaya sebagai bangsa pelaut yang hingga kini masih ada adalah Kapal Pinisi.

Laut, pesisir, dan sungai merupakan urat nadi yang menjadi kekuatan bangsa ini sejak dulu. Di tiga wilayah ini pelabuhan-pelabuhan besar dibangun yang diramaikan dengan aktivitas pedagang dari berbagai pulau di Nusantara dan dari belahan dunia. Hal itu membuat perekonomian dan peradaban maju dan berkembang. Kemampuan mengelola maritim itu disadari oleh Belanda, karena itu Belanda mendesak pribumi menjauhi laut menuju daratan hingga pegunungan. Sejak itu pertanian daratan menjadi berkembang.

Potensi maritim dan kelautan yang begitu besar seharusnya dimanfaatkan untuk menyejahterakan masyarakat. Namun, kenyataannya potensi itu belum dimanfaatkan dengan optimal. Hal itu berkontribusi pada angka kemiskinan yang masih tinggi. Sebagian diantaranya adalah nelayan dan masyarakat pesisir terkait yang tergolong kelompok paling

miskin. Eksploitasi dan kegiatan ilegal terhadap sumberdaya laut tanpa memperhatikan keberlanjutan memperburuk tingkat kesejahteraan dan kehidupan nelayan, khususnya nelayan kecil dan nelayan tradisional. Pencurian ikan yang dilakukan oleh nelayan asing, misalnya, di samping mengurangi pendapatan nelayan, juga merugikan negara. Pencemaran laut dan kerusakan *mangrove* dan terumbu karang juga menambah masalah di sektor kelautan.

Selain masalah ekonomi dan lingkungan, masalah yang juga muncul di sektor maritim dan kelautan adalah masalah keamanan dan politik. Sebagai negara yang berada pada perlintasan dua benua dan dua samudera, Indonesia termasuk negara yang rawan dari sisi keamanan laut, baik keamanan laut yang bersifat lokal, nasional, maupun internasional.

Perompakan di perairan Indonesia masih sering terjadi, baik yang dilakukan oleh orang Indonesia sendiri maupun orang asing, baik yang ditujukan kepada kapal nelayan Indonesia, maupun kepada kapal asing. Selain itu, persoalan pulau-pulau terluar yang selama ini kurang mendapatkan perhatian pemerintah juga menimbulkan persoalan politik, antara lain tumpang tindih klaim kepemilikan beberapa pulau di perbatasan oleh beberapa negara. Minimnya sumberdaya manusia yang berkualitas, lemahnya penegakan hukum, dan terbatasnya infrastruktur maritim dan kelautan menambah rumit persoalan.

Terdapat empat permasalahan dalam konteks posisi Indonesia sebagai Negara Kepulauan, yaitu: (1) Bangsa Indonesia sampai saat ini belum memiliki kebijakan nasional tentang pembangunan Negara Kepulauan yang terpadu. Kebijakan yang ada selama ini hanya bersifat sektoral, padahal pembangunan di Negara Kepulauan memiliki keterkaitan antarsektor yang tinggi; (2) Lemahnya pemahaman dan kesadaran tentang arti dan makna Indonesia sebagai Negara Kepulauan dari segi geografi, politik, ekonomi, sosial, dan budaya; (3) Sampai saat ini negara belum menetapkan batas-batas wilayah perairan dalam. Padahal, wilayah perairan dalam mutlak menjadi kedaulatan bangsa Indonesia. Artinya tidak



boleh ada satupun kapal asing boleh masuk ke perairan dalam Indonesia tanpa izin; dan (4) Lemahnya pertahanan dan ketahanan negara dari sisi matra laut yang mencakup: (a) belum optimalnya peran pertahanan dan ketahanan laut dalam menjaga keutuhan bangsa dan negara; (b) ancaman kekuatan asing yang ingin memanfaatkan perairan ZEEI; (c) belum lengkapnya perangkat hukum dalam implementasi pertahanan dan ketahanan laut; (d) masih terbatasnya fasilitas untuk melakukan pengamanan laut; (e) makin meningkatnya kegiatan terorisme, perompakan, dan pencurian ikan di wilayah perairan laut Indonesia; dan (f) masih lemahnya penegakan hukum kepada pelanggar hukum.

Disadari bahwa untuk mengatasi berbagai masalah yang terjadi tersebut bukan persoalan yang mudah dan sederhana. Untuk itu, perubahan harus dilakukan, dan saat inilah momentum yang tepat untuk memulai perubahan, seiring dengan komitmen pemerintah untuk melakukan pembangunan sektor maritim dan kelautan. Oleh karena itu, kajian akademis terhadap sektor maritim dan kelautan merupakan salah satu langkah yang tepat untuk ditempuh dalam upaya membangun sektor maritim dan kelautan yang komprehensif dan berkelanjutan.

1.2. Tujuan

Tujuan naskah akademik adalah untuk memberikan rekomendasi terhadap penyelesaian masalah-masalah di sektor maritim dan kelautan yang diharapkan dapat menjadi acuan bagi pembuat kebijakan.

1.3. Ruang Lingkup

Ruang lingkup naskah akademik ini meliputi aspek sosial budaya, aspek ekonomi dan lingkungan, serta aspek hukum dan keamanan. Aspek sosial budaya mencakup sejarah kemaritiman, peranan faktor sosial budaya dalam pembangunan kemaritiman. Aspek ekonomi dan lingkungan menyoroti potensi dan tantangan ekonomi kemaritiman dan



kelautan serta kondisi lingkungan. Aspek hukum mengkaji dan menelaah berbagai peraturan terkait dengan kemaritiman dan kelautan, sedangkan aspek keamanan mengkaji berbagai masalah yang dapat mempengaruhi keamanan di sektor maritim dan kelautan.

1.4. Metode

Data primer dan data sekunder, sebagai bahan penyusunan naskah akademik ini dikumpulkan dari berbagai sumber melalui beberapa metode, yaitu seminar dan diskusi, lokakarya bertema "*Membangun Sinergitas Ekonomi, Lingkungan, Hukum, Budaya dan Keamanan untuk Menegakkan Negara Maritim Bermartabat*", diskusi kelompok terfokus dilakukan dua tahap, yaitu dengan perbankan, pelaku usaha terkait dengan kemaritiman di Medan, dan pemangku kepentingan kemaritiman Kota Tanjung Balai dan Kabupaten Asahan. Lokakarya lanjutan dilakukan melibatkan pembicara dari kalangan akademisi. Untuk memperkaya analisis dan pembahasan dilakukan juga kajian kepustakaan.



II. KERANGKA PEMIKIRAN

2.1. Landasan Filosofis

Sebagai sebuah Negara Kepulauan, laut memiliki peran penting bagi kehidupan bangsa dan negara. Sejak zaman dulu nenek moyang Bangsa Indonesia mengarungi laut berlayar dan berdagang dari satu tempat ke tempat lain menjelajah Nusantara. Pada masa itu berkembang budaya maritim. Pada abad ke-7 Sriwijaya menguasai pelayaran dan perdagangan tidak saja di Nusantara, tetapi juga sampai ke mancanegara. Setelah berjaya beberapa abad menguasai jalur perdagangan, kejayaan itu menyusut sesuai dengan perkembangan zaman. Sriwijaya runtuh sebagai kerajaan maritim, lalu digantikan oleh Majapahit pada abad ke-14. Kerajaan ini menguasai perdagangan dan mempersatukan Nusantara. Sewaktu Sriwijaya dan Majapahit di masa puncak kebesarannya, budaya maritim mengakar kuat di Nusantara. Akan tetapi, setelah masa kejayaannya runtuh dan kemudian digantikan oleh Bugis-Makassar, Aceh, Palembang, Jambi, dan Banten, budaya maritim tetap berkembang, meskipun perlahan-lahan menurun bersamaan dengan masuknya kekuasaan asing.

Walaupun kekuasaan asing menguasai pelayaran dan perdagangan Nusantara, tetapi keberadaan para pelaut Bugis-Makassar dalam pelayaran tidak hilang. Demikian juga pedagang Melayu, Banjar, Minang, dan Jawa, mereka tetap saja memanfaatkan ruang laut yang sama untuk berdagang seperti para nenek moyang mereka sebelumnya. Sementara itu kehadiran pedagang asing di ruang laut itu terus bertambah, bahkan sampai berakhirnya kekuasaan kolonial Belanda menjelang pertengahan abad ke-20. Begitu juga dengan volume dan nilai perdagangan laut terus meningkat, menyusul bertambahnya variasi jenis komoditas atau barang yang diperdagangkan, baik ekspor maupun impor.

Kekuasaan Belanda dan Inggris sampai dekade ketiga abad ke-19, selanjutnya tinggal Belanda saja, menggantikan kekuasaan lokal dalam menentukan berbagai hal yang menyangkut perdagangan dan pelayaran. Hal yang berubah



pada waktu itu antara lain adalah kondisi struktural yang disebabkan oleh munculnya dominasi kelompok baru di luar kelompok lokal, menyusul peminggiran berbagai aspek para penguasa lokal, yang berdampak pada penurunan peran ekonomi mereka.

Perubahan pola pasar dan berbagai kebijakan dunia saat itu menempatkan para pedagang lokal berada pada posisi yang tidak menguntungkan. Para pelaut Bugis-Makassar harus bersaing ketat dengan perusahaan pelayaran milik orang Cina, Arab, dan terutama Eropa, walaupun cukup banyak dari mereka yang mampu memanfaatkan kesempatan ekonomi baru untuk mengembangkan aktivitas ekonomi. Dalam konteks sosial-budaya yang berhubungan dengan dunia maritim, peminggiran penguasa lokal juga berakibat pada menyusutnya peran lembaga yang sebelumnya menjadi unsur penting dalam tradisi maritim, seperti yang terjadi pada peran panglima laut, raja laut, dan dukun laut.

Pelayaran dan perdagangan laut merupakan keunikan masyarakat kuno yang ada di wilayah yang dikenal sebagai Indonesia pada saat ini, karena hampir sebagian besar masyarakat yang tinggal di wilayah dengan garis pantai memiliki tradisi pelayaran dan perdagangan laut yang menyertainya sebagai salah satu kegiatan ekonomi. Pelayaran dan perdagangan menggerakkan dan menghidupkan laut. Hidup bersama laut menjadikan nenek moyang memiliki karakter yang egaliter dan terbuka. Laut menjadi tempat hidup dan sumber orientasi kebudayaan. Di masa lalu laut juga menjadi tempat pertahanan dengan kekuatan armada yang tangguh.

2.2. Landasan Sosio-Ekonomi

Di era globalisasi yang bercirikan liberalisasi perdagangan dan persaingan antarbangsa yang makin sengit, segenap sektor ekonomi harus mampu menghasilkan barang dan jasa yang berdaya saing tinggi. Sebagai negara bahari dan kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi ekonomi maritim dan kelautan yang besar dan beragam. Bidang ekonomi maritim



dan kelautan yang terdiri atas berbagai sektor yang dapat dikembangkan untuk memajukan dan menyejahterakan masyarakat, yaitu (1) Perikanan; (2) Industri pengolahan hasil perikanan; (3) Industri bioteknologi kelautan; (4) Pertambangan dan energi; (5) Pariwisata bahari; (6) Angkutan laut; (7) Jasa perdagangan; (8) Industri maritim; (9) Sumberdaya non-konvensional; (10) Infrastruktur kelautan; (11) Benda berharga dan warisan budaya; (12) Jasa lingkungan. Potensi ekonomi maritim dan kelautan Indonesia diperkirakan mampu mencapai USD 1,2 triliun per tahun dengan potensi penyerapan tenaga kerja mencapai 40 juta orang. Dengan modal potensi maritim dan kelautan tersebut, Indonesia memandang laut dapat menjadi tumpuan pembangunan nasional yang berkelanjutan dan berkeadilan.

Sisi lain dari laut yang memberikan peluang kesejahteraan dan kemakmuran, sekaligus dapat menjadi sumber pertikaian pada masa depan. Indonesia yang memiliki ZEE yang terbentang seluas 2,7 juta km persegi, masih mengalami kesulitan memanfaatkan wilayah lautnya yang kaya dengan sumberdaya perikanan. *Illegal, Unregulated and Unreported fishing* masih terjadi secara luas, karena Indonesia belum mampu memperkuat armada perikanan nasional dan belum mampu mengawasi serta mengendalikan laut secara optimal. Seharusnya, kalau Indonesia mampu memanfaatkan potensi maritim dan kelautan, hal ini akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Pembangunan ekonomi nasional yang terus berkembang akan makin bergantung pada potensi ekonomi maritim dan kelautan. Negara harus mampu mendayagunakan potensi ekonomi dan sumberdaya pesisir dan lautan secara optimal dengan memperhatikan aspek kelestarian dan keberlanjutan lingkungan. Oleh karena itu, perlu perubahan paradigma pembangunan ekonomi dari darat ke maritim dan kelautan.

2.3. Landasan Yuridis

Upaya membangun Indonesia sebagai sebuah negara maritim yang kuat dan tangguh sehingga dapat menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia harus dilaksanakan dalam konteks Indonesia sebagai negara hukum (*rechtstaat*) sebagaimana diamanahkan dalam UUD 1945. Hal ini berarti bahwa upaya ke arah pembangunan Negara Maritim harus didukung dan didasarkan pada peraturan-peraturan hukum yang memberikan legitimasi yang kuat kepada semua pemangku kepentingan dalam menjalankan perannya masing-masing.

Pembukaan UUD 1945 pada Alinea ke-4 tegas menyebutkan bahwa tujuan Negara Kesatuan Republik Indonesia didirikan adalah: (1) melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, (2) memajukan kesejahteraan umum, (3) mencerdaskan kehidupan bangsa, dan (4) ikut melaksanakan perdamaian dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan. Pasal 25A Undang-undang Dasar 1945 amandemen ke-IV, menyatakan bahwa "*Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah Negara Kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah dan batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang*". Dengan demikian, kedudukan Indonesia sebagai Negara Maritim harus digunakan sebagai modal kekayaan pemberian Tuhan Yang Maha Kuasa untuk tujuan sebagaimana diamanahkan oleh Alinea ke-4 dari Pembukaan UUD 1945. Dengan kata lain pembangunan kemaritiman sekurang-kurangnya memenuhi 4 (empat) tujuan yakni: tujuan pertahanan keamanan; kesejahteraan umum; edukasi; dan tujuan perdamaian internasional.

Konsep kemaritiman dan kelautan merupakan konsep yang multidimensi, yang meliputi dimensi pertahanan keamanan, dimensi ekonomi dan lingkungan, dan dimensi sosial budaya. Begitu juga lingkup hukum yang mengaturnya tidak saja meliputi hukum nasional, tetapi acapkali bersentuhan dengan hukum internasional dengan perubahan dan percepatan substansi regulasi yang demikian cepat. Oleh



karena itu, landasan hukum dalam pengembangan hukum dan kebijakan kemaritiman dan kelautan harus dapat bergerak seiring dengan percepatan perubahan peta regulasi global sedemikian sekaligus dapat menjawab kebutuhan regulasi di tingkat nasional dan daerah.

Salah satu aspek hukum yang perlu mendapat perhatian dari Pemerintah adalah ketentuan Article 62 dari UNCLOS 1982 yang berisikan ketentuan kewajiban negara pantai untuk memberikan kesempatan kepada negara lain dalam memanfaatkan sumber daya hayati perikanan di perairan ZEE, dalam hal negara pantai tidak mampu mengeksploitasi secara penuh sumber daya perikanan di perairan yurisdiksi ZEE-nya.

Ketidakakurasian data hasil tangkapan dari pelabuhan-pelabuhan perikanan Indonesia, menyebabkan kesulitan untuk menentukan besaran hasil tangkapan untuk menetapkan *Maximum Sustainable Yield (MSY)* dan *Total Allowable Catch (TAC)*, dimana data ini berserta dengan data armada tangkap merupakan indikator penting yang dapat menunjukkan kemampuan negara dalam memanfaatkan potensi sumber daya hayati yang ada di perairan yurisdiksi ZEE.

Sebagai negara yang telah memperjuangkan aspek legal status wilayah nasionalnya sebagai Negara Kepulauan sejak Deklarasi Djuanda tahun 1957, sampai dengan saat ini perkembangan yuridis sebagai dasar diberdayakannya potensi kemaritiman dan kelautan Indonesia terus berjalan dan mengalami perkembangan yang cukup pesat seiring dengan proses dinamika kebangsaan dan dipengaruhi oleh perkembangan lingkungan strategis baik regional maupun global.

Diundangkannya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan yang merevisi beberapa ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia setidaknya penyelenggaraan kelautan Indonesia diarahkan pada aspek (1) Wilayah laut; (2) Pembangunan kelautan; (3) Pengelolaan kelautan; (4) Pengembangan Kelautan; (5) Pengelolaan Ruang dan perlindungan laut; (6) Pertahanan, keamanan, penegakan



hukum dan keselamatan di laut serta tata kelola kelembagaan. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 juga merupakan dasar dari dilahirkannya Badan Keamanan Laut (Bakamla) sebagai pengganti dari Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 pada bagian Lampiran tentang Visi dan Misi Pembangunan Nasional Tahun 2005 - 2025 ditetapkan bahwa visi pembangunan Indonesia pada kurun waktu 2005 - 2025 adalah **Indonesia yang Mandiri, Maju, Adil dan Makmur**. Untuk mewujudkan visi tersebut telah ditetapkan 8 (delapan) misi pembangunan nasional. Misi ke-tujuh dari pembangunan nasional 2005-2025 adalah *“mewujudkan Indonesia sebagai Negara Kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional”*. Makna misi ini adalah menumbuhkan wawasan bahari bagi masyarakat dan pemerintah agar pembangunan Indonesia berorientasi kelautan; meningkatkan kapasitas sumberdaya manusia yang berwawasan kelautan melalui pengembangan pengetahuan dan teknologi kelautan; mengelola wilayah laut nasional untuk mempertahankan kedaulatan dan kemakmuran; dan membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan.

Misi ini didorong oleh kondisi faktual bahwa bangsa Indonesia belum bisa memanfaatkan sumberdaya kelautan secara optimal. Hal ini karena beberapa hal, antara lain: (1) belum adanya penataan batas maritim dan kelautan; (2) adanya konflik dalam pemanfaatan ruang di laut; (3) belum adanya jaminan keamanan dan keselamatan di laut; (4) adanya otonomi daerah menyebabkan belum adanya pemahaman yang sama terhadap pengelolaan sumber daya maritim dan kelautan; (5) adanya keterbatasan sumber daya manusia dalam mengelola sumber daya maritim dan kelautan; dan (6) belum optimalnya dukungan penelitian, dan ilmu pengetahuan dan teknologi maritim dan kelautan.



Dengan demikian UU No. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005–2025 telah memberikan arahan bagi pembangunan kemaritiman dan kelautan yang meliputi aspek-aspek yang sangat relevan dengan Amanah Alinea Ke-4 dari Pembukaan UUD 1945. UU ini juga telah memberikan identifikasi berbagai permasalahan krusial dalam upaya memanfaatkan sumberdaya kemaritiman dan kelautan.

Multidimensi pengelolaan kemaritiman dan kelautan pada gilirannya mendorong pengambil kebijakan di bidang kemaritiman dan kelautan untuk melakukan harmonisasi dan sinkronisasi peraturan perundang-undangan di bidang kemaritiman dan kelautan menuju pada unifikasi hukum kemaritiman dan kelautan nasional yang saat ini begitu terfragmentasi dalam berbagai institusi baik nasional maupun di daerah.



III. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

3.1. Sosial Budaya

Di masa lalu Nusantara pernah mengalami kejayaan maritim. Kejayaan maritim dapat dilacak dari kehadiran kerajaan-kerajaan di pesisir pantai yang telah membangun budaya maritim. Disebut memiliki budaya maritim karena kerajaan-kerajaan itu menghidupi aktivitas ekonominya dari perdagangan yang kegiatannya dipusatkan di laut. Kerajaan-kerajaan maritim yang menyebar dipisahkan laut. Laut tidak membuat mereka saling menjauh, tetapi saling berinteraksi. Interaksi antara satu kerajaan dengan yang lain terbangun lewat transaksi perdagangan.

Dalam budaya maritim, perdagangan dan pelayaran menjadi denyut nadi kerajaan. Perdagangan ini yang menjulangkan kemashuran kerajaan-kerajaan Nusantara di masanya. Sriwijaya adalah kerajaan maritim dengan aktivitas perdagangannya pada abad ke-7. Pada masanya para saudagar dari Cina melakukan transaksi perdagangan dengan Sriwijaya. Saudagar dari Cina banyak yang menetap di wilayah kerajaan ini, bahkan Sriwijaya mengundang ratusan pendeta Budha belajar agama di Palembang. Kedatangan pendeta Budha melambungkan ketenaran Sriwijaya sebagai kota dagang terbesar di Nusantara. Sebagai kota dagang infrastruktur perdagangan seperti bongkar muat relatif berkembang dan memudahkan kapal-kapal besar memasuki wilayah Sriwijaya. Dengan demikian kapal lebih mudah merapat dan bersandar di Sriwijaya.

Sebagai kerajaan maritim berpengaruh, Sriwijaya meluaskan ekspansi kekuasaan dengan menaklukkan Jawa. Kerajaan Sriwijaya juga telah menaklukkan Laut Jawa, Indonesia Timur, dan beberapa daerah lain di Nusantara. Sejalan dengan itu, kerajaan maritim pertama ini juga menjalin jejaring perdagangan dengan India, Birma, Melayu Kalimantan, Siam, Kamboja, Cina, dan Filipina. Pedagang-pedagang dari Sriwijaya bahkan telah melakukan transaksi perdagangan sampai ke Afrika.



Memasuki abad ke-13, perlahan-lahan kerajaan ini melemah karena diserang kerajaan Chola, India. Pasca keruntuhan Sriwijaya, muncul Majapahit sebagai pusat perdagangan di Nusantara. Majapahit yang berlokasi di Jawa menjalin hubungan perdagangan dengan Cina dan India. Cina menghasilkan porselein, India menghasilkan pakaian, sedangkan Majapahit memasarkan beras, cengkih, pala, dan sebagainya. Kebanyakan pedagang berasal dari Jawa, Melayu, Ambon, Ternate, Bugis, Makasar, Banjar, Arab, dan India. Seperti juga kerajaan Sriwijaya, kerajaan Majapahit tidak dapat menegakkan kejayaan kemaritimannya dalam waktu lama. Menjelang abad ke-15 Majapahit runtuh.

Setelah kejatuhan Majapahit, muncul Malaka sebagai kota dagang di Semenanjung Melayu. Malaka berdiri pada pertengahan abad ke-15 dan menjadi kerajaan maritim termashur di masanya. Sebagai pusat perdagangan banyak pedagang dari Jawa, Cina, Asia Timur, Eropa, dan Nusantara bertemu untuk transaksi perdagangan. Kerajaan di Jawa dan kerajaan Nusantara lainnya mengekspor beras, lada dan gambir, sedangkan dari luar Nusantara mendatangkan barang-barang berharga lainnya. Barang dagangan dan rempah-remah itu saling ditukar di Malaka dan diangkut dengan kapal besar ke seluruh penjuru dunia. Di masa ini industri perkapalan dan pelayaran berkembang baik. Malaka tidak saja sebagai pusat perdagangan dunia, tetapi juga sebagai tempat penyebaran Islam, mendiseminasikan pengetahuan, bahasa, dan sastra.

Memasuki abad ke-16 kejayaan Malaka sebagai pusat perdagangan dunia meredup. Kejatuhan Malaka melahirkan beberapa kerajaan maritim lain di Nusantara seperti Ternate, Tidore, Hitu, Palembang, Jambi, Pasai, Pidie, Aceh, Gresik, Tuban, Demak, Jepara, dan Banten. Kerajaan-kerajaan maritim ini menghasilkan pala, cengkeh, dan lada. Nusa Tenggara terkenal dengan kayu cendananya, sedangkan Sumatera menghasilkan kapur barus dan kemenyan. Kapur barus diekspor ke India dan Cina untuk keperluan keagamaan. Kerajaan Mataram Islam juga berkembang menjadi pusat



perdagangan di Jawa. Demikian pula dengan Makassar muncul sebagai gerbang kota dagang di luar Jawa.

Di Makassar berdiri kerajaan Gowa dan Tallo. Meskipun kedua kerajaan itu berbatasan tetapi juga bersatu, sehingga dikatakan sebagai kerajaan kembar. Sekitar tahun 1600-an Gowa-Tallo merupakan pelabuhan transito, tempat para pedagang dari Maluku singgah untuk mengisi perbekalan. Di samping itu di Gowa-Tallo banyak rempah-rempah yang didatangkan dari Maluku, sementara para pedagang Jawa, Bugis, dan Melayu datang ke Gowa-Tallo untuk mempertukarkan barang-barang mereka dengan rempah-rempah. Setelah kemerosotan Majapahit pada abad ke-16, di Jawa muncul kerajaan maritim baru, yaitu Demak. Pada jaman kejayaan kerajaan Islam Demak, di sepanjang pantai utara Jawa juga berjaya kota-kota pelabuhan antara lain Tuban, Panarukan, Gresik, Sedayu, Brondong, Juwana, Jepara, Demak, Semarang, Banten, Sunda, dan lain-lain.

Sementara di luar Jawa, terutama di Sulawesi pelaut Makassar dan Bugis pada abad ke-17 telah melakukan pelayaran hampir ke seluruh perairan Nusantara. Lebih dari itu mereka juga telah berlayar sampai ke Kamboja, Ternate, Sulu (Filipina), dan juga ke Kedah. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa sampai abad ke-17, wilayah Nusantara telah terintegrasi dalam suatu jaringan pelayaran dan perdagangan dari berbagai suku bangsa yang ada di kawasan itu.

Selain itu, wilayah Pantai Barat Sumatera di masanya dikenal sebagai wilayah maritim, demikian juga masyarakatnya dikenal sebagai masyarakat maritim. Pantai Barat Sumatera merupakan kesatuan daerah administratif yang merentang dari Indrapura di Selatan hingga Singkil di Utara. Di masa kolonial kawasan ini dikenal dengan sebutan *Sumatra's Westkust*. Sejak tumbuh dan berkembang menjadi kawasan maritim pada abad ke-18, Pantai Barat Sumatera bermetamorfosis menjadi wilayah yang sangat dinamis, kosmopolitan, dan terbuka. Dikatakan dinamis, kosmopolitan, dan terbuka karena wilayah ini ramai dikunjungi para saudagar dari Arab, Cina, India dan Timur Tengah. Para raja dan penguasa lokal di daerah ini



terlibat aktif dalam kegiatan perdagangan dan pelayaran. Para saudagar asing ini berdagang dan berlayar di kawasan ini terlebih dahulu berkomunikasi dengan para raja dan penguasa lokal agar mendapat izin berdagang. Para raja dan penguasa lokal ini tidak hanya memberi izin berdagang, tetapi juga mereka mempunyai kapal, berdagang dan berlayar dari satu tempat ke tempat lain. Pada masa itu para saudagar lokal yang selalu berdagang di Pantai Barat Sumatera adalah orang Minang, Aceh, Batak, dan Cina. Kedatangan para saudagar ini tidak saja membuat Pantai Barat Sumatera ini ramai, tetapi juga membuka akses jaringan dagang antara daerah pantai dan pedalaman.

Selain Padang, daerah yang termasuk wilayah administratif Pantai Barat Sumatera adalah Barus. Barus merupakan kota dagang yang terkenal di penjuru dunia di masa jayanya. Barus berkembang menjadi kota dagang karena denyut kehidupannya berasal dari perdagangan maritim. Kapal-kapal dari berbagai kawasan keluar masuk mengangkut barang dagangan dari Barus ke pelabuhan lain. Produk lokal yang sangat termasyhur dari Barus adalah kapur barus dan kemenyan. Kapur barus dipasarkan sampai Timur Tengah. Orang Cina, India dan Jawa adalah pedagang yang selalu mengunjungi daerah ini untuk mencari emas, sutera, damar, dan madu. Mata uang emas dan perak lazim dijumpai di kawasan ini. Emas dari Sumatera, terutama Barus menjadi salah satu barang dagangan yang sangat dikenal luas di mancanegara, bahkan karena seringnya mengunjungi Lang po lusi (Barus), orang India mempunyai pemukiman sendiri di kota tua ini.

Sebagai pelabuhan ekspor terkemuka di abad ke-17, Barus bukan sebagai kota terpencil di kawasan Pantai Barat Sumatera tetapi merupakan kota pelabuhan terkenal. Barus tidak saja berhubungan dengan kota-kota dagang lainnya, tetapi memiliki *backward linkage* dengan wilayah pedalaman. Salah satu wilayah pedalaman yang mempunyai hubungan dagang dengan Barus adalah Pakpak. Pakpak adalah wilayah pedalaman yang menghasilkan kapur barus dan kemenyan.



Penduduk lokal Pakpak banyak yang menjadi pengumpul kapur barus dan kemenyan. Hasil pengumpulan dua komoditas dagang ini dari pedalaman Pakpak dibawa ke Salak. Salak merupakan kota tua di pedalaman Pakpak yang terkenal sebagai kota dagang. Dari Salak ini kapur barus dibawa ke Barus. Dari sini komoditas primadona dari pedalaman Pakpak ini dipasarkan ke Timur Tengah. Orang Pakpak memercayai kapur barus yang dijual sampai ke Timur Tengah berasal dari Pakpak. Perdagangan kapur barus melalui Salak ke Barus membuka akses orang Pakpak dengan dunia luar. Orang Pakpak berhubungan dan bertemu saudagar Timur Tengah melalui Singkil. Pada masa jayanya Singkil menjadi salah satu kota pelabuhan terkenal.

Trajektori kerajaan maritim di atas memperlihatkan kejayaan maritim di masa lalu tersebar di Nusantara. Berkembangnya kerajaan maritim menumbuhkan budaya maritim. Mekuatnya budaya maritim sama sebangun dengan memafaatkan laut sebagai sumber peradaban dan kemakmuran bangsa. Namun, budaya maritim yang mengakar ini tidak dapat ditegakkan karena didera masalah internal dan eksternal. Masalah internal terkait dengan perseteruan kerajaan pedalaman dan pesisir. Kerajaan pedalaman seperti Mataram sewaktu meluaskan ekspansi kekuasaannya melumpuhkan kota dagang di wilayah pesisir seperti Gresik, Tuban, dan Surabaya menjadi taklukannya. Penaklukan ini menggeser orientasi kerajaan dari budaya maritim ke agraris. Setelah menjadi bawahan kerajaan pedalaman, penguasa kota-kota pantai itu tidak lagi mengolah perdagangan, tetapi bergeser mengolah tanah. Kultur maritim berganti dengan kultur agraris yang mengutamakan tanaman padi. Akibatnya, kultur maritim tersubordinasi dalam kultur agraris.

Di samping pelemahan kultur maritim lewat perseteruan internal kerajaan, perluasan kekuasaan Portugis dan Belanda berperan besar menyumbangkan keruntuhan budaya maritim. Kedatangan mula-mula Portugis yang berdagang ke Malaka dan Nusantara dengan cara memonopoli dan memakai cara kekerasan politik dengan memainkan taktik memecah belah

(*divide et impera*) dalam waktu yang relatif singkat menghancurkan kerajaan-kerajaan maritim. Terutama lagi setelah kongsi dagang global bernama *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) mendaratkan kapal-kapalnya mulai dari Banten, Batavia, Aceh, Ternate, Tidore, Palembang, Makasar, Padang, Mataram, dan sebagainya melancarkan transaksi perdagangan dan pada saat yang sama menjalankan taktik memecah belah yang mendukung kerajaan-kerajaan maritim yang lemah untuk kemudian menjadi wilayah jajahnya. Melalui cara seperti ini satu persatu kerajaan maritim yang pernah berjaya ratusan tahun itu, tunduk di bawah bendera kekuasaan Belanda, terutama setelah kongsi dagang Belanda VOC menghancurkan jalur dan memonopoli perdagangan.

Setelah kehadiran pemerintah Belanda menganeksasi seluruh wilayah Nusantara yang kemudian disebut Hindia Belanda, bangsa yang dikenal sebagai negara laut (*sea state*) dengan budaya maritim ini memudar dan menghilang dalam aktivitas perdagangan dunia. Bangsa maritim yang pernah menakhodai laut sebagai sumber interaksi peradaban dan kesejahteraan ekonomi bangsa dalam waktu panjang menjadi daerah eksploitasi dan penjarahan penjajah sampai periode 1940-an.

Ketika Indonesia memerdekakan diri, bangsa ini mencurahkan tenaga mengisi kemerdekaan dengan menata pembangunan ekonomi dan politik. Sebagai negara yang baru melepaskan diri dari belenggu kolonialisme tidak mudah menata pembangunan ekonomi dan politik untuk mengantarkan rakyat menuju gerbang kesejahteraan. Sejak merdeka sampai menjelang akhir tahun 1950-an politik pembangunan bangsa nyaris tersedot seluruh tenaganya untuk urusan politik, sedangkan ekonomi masih harus berhadapan dengan perusahaan-perusahaan raksasa Belanda yang saat itu masih menguasai ekonomi bangsa. Secara politik bangsa ini telah merdeka, tetapi secara ekonomi konglomerasi Belanda yang merupakan warisan kolonial Belanda masih menggurita di berbagai sektor-sektor strategis sehingga membuat ekonomi bangsa tetap bergantung pada konglomerasi Belanda.



Untuk memperkuat ekonomi bangsa terutama ekonomi nasional, di awal tahun 1950-an pemerintah mengenalkan kebijakan ekonomi afirmatif melalui Program Benteng yang digulirkan oleh Soemitro Djojohadikusmo. Tujuan program ini adalah memperkuat ekonomi nasional dan menciptakan pengusaha nasional. Sayangnya, karena Program Benteng terlalu politis dan dikuasai elit partai dengan memanfaatkan birokrasi untuk mendapatkan akses terhadap program ini akhirnya membuat program ini tidak dapat dijalankan dengan baik. Program Benteng ini hanya dinikmati elit politik dan pengusaha nasional yang dekat dengan partai sedang berkuasa. Program Benteng adalah program besar pemerintah, namun arsitek Program Benteng tidak memasukkan eksplorasi laut untuk memperkuat ekonomi bangsa. Kebijakan ekonomi pemerintah, termasuk Program Benteng, lupa terhadap pemanfaatan laut untuk menopang pembangunan ekonomi. Dengan terabaikannya laut menjadi penopang ekonomi bangsa, bangsa ini tidak memiliki perhatian membangkitkan kembali kultur maritim.

Pada tahun 1957 pemerintah Indonesia mencari dasar hukum untuk mengamankan keutuhan Republik Indonesia dengan menyusun konsep Negara Kepulauan (*archipelagic state*). Konsep Negara Kepulauan ini merupakan konsep radikal dalam sejarah hukum laut dan hukum tata negara dunia. Pada Desember 1957 Dewan Menteri memutuskan pemakaian *archipelagic state principle* dalam tata hukum Indonesia dengan dikeluarkannya pengumuman pemerintah mengenai Perairan Negara Republik Indonesia. Inilah yang dikenal sebagai Deklarasi Djuanda 1957. Meski Deklarasi Djuanda telah memperkenalkan *archipelagic state* yang sejatinya membuka peluang memanggil kembali inspirasi kejayaan budaya maritim menjadi salah satu pondasi pembangunan ekonomi, ternyata pemerintah saat itu tidak menoleh menggali kejayaan budaya maritim. Dengan makin mendalamnya kompleksitas persoalan bangsa, pemerintah masa itu lebih mendahulukan menyelesaikan persoalan politik yang terus mengalami komplikasi daripada pembangunan ekonomi. Jika melihat

persoalan komplikasi politik di masa itu seperti debat konstituante, transisi dari demokrasi liberal ke demokrasi terpimpin, kekerasan politik, dan turbulensi politik daerah telah menyedot perhatian pemerintah menuntaskan komplikasi politik yang tak berkesudahan. Karena itu pembangunan ekonomi makin tersendat-sendat dan membangkitkan kembali budaya maritim sebagai penopang ekonomi nasional semakin terabaikan.

Ketika Deklarasi Djuanda dikumandangkan, masa itu dikenal sebagai pemerintahan demokrasi konstitusional (liberal) yang ditandai berdirinya beragam partai politik. Pada masa ini berlangsung komplikasi politik yang mendera bangsa. Meskipun nilai-nilai demokrasi berkecambah dan bersemayam, namun tidak dapat menyelesaikan komplikasi itu karena menguatnya aktor politik yang bertarung dalam kekuasaan yang justru menghambat penyemaian demokrasi.

Setelah pemerintahan Demokrasi Konstitusional jatuh, sistem pemerintahan digantikan dengan sistem Demokrasi Terpimpin. Sistem politik Demokrasi Terpimpin di bawah Presiden Soekarno memilih jalan otoriter dibandingkan jalan demokrasi. Kekuasaan tersentralisasi di tangan Presiden Soekarno. Politik menjadi panglima, sedangkan pembangunan ekonomi jauh tertinggal dalam permainan kekuasaan. Dalam suasana politik yang demikian tidak terdengar adanya keinginan mengangkat kembali pengetahuan lokal budaya maritim sebagai penopang ekonomi bangsa. Budaya maritim tetap terbenam dalam ingatan sejarah bangsa.

Pemerintah Demokrasi Terpimpin jatuh di tahun 1965. Pemerintahan yang memopokkan perseteruan ideologis ini digantikan oleh Orde Baru di bawah Jenderal Soeharto. Berbeda dengan pemerintah Demokrasi Terpimpin yang berselimut jargon politik, Orde Baru yang ditopang militer, teknokrat dan komunitas internasional memangkas kehadiran partai politik dalam pengelolaan kekuasaan. Partai politik dianggap sebagai pendisrupsi tertib sosial yang memproduksi kekacauan politik. Sebagai gantinya, Orde Baru menempatkan pembangunan ekonomi sebagai panglima. Sejatinya Orde Baru memiliki

kemauan politik mengangkat kejayaan budaya maritim sebagai inspirasi dalam pembangunan ekonomi. Namun sepanjang kekuasaannya, Orde Baru belum mengoptimalkan sumberdaya maritim sebagai penggerak ekonomi bangsa. Pada masa ini yang dibangun adalah industri-industri besar yang bertebaran mulai dari pusat pemerintahan di Jakarta sampai ke daerah. Industri besar yang menyebar ke daerah ini mendapat proteksi politik sehingga dengan leluasa dapat menggerakkan ekspansi modalnya kemana saja. Modal besar inilah yang menggenjot pertumbuhan ekonomi Orde Baru.

Sampai menjelang akhir Orde Baru belum terlihat ada tanda-tanda budaya maritim diangkat lebih mengemuka untuk menjadi program penguatan ekonomi bangsa. Pemerintah-pemerintah sesudahnya terlihat masih kurang memiliki komitmen yang kuat untuk menoleh ke laut, padahal laut tidak saja mempersatukan Nusantara dan bangsa, tetapi juga menjadi sumber ekonomi bangsa. Potensi laut, termasuk ekonomi kelautan belum dimanfaatkan untuk kesejahteraan bangsa.

Geliat untuk kembali menoleh ke laut muncul saat ini, pada pemerintahan yang sekarang. *Archipelagic state* yang dideklarasikan di penghujung 1950-an diangkat, dirumuskan, dan didefinisikan kembali untuk membangun Indonesia sebagai negara maritim. Kejayaan negara maritim dan bangsa pelaut yang mengarungi cakrawala samudera, yang mempunyai armada niaga, yang mempunyai armada militer, yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang lautan itu sendiri ditumbuhkan kembali untuk mengangkat budaya maritim yang lama terkubur, bersamaan dengan kemauan politik mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Jika penolehan bergerak menuju laut dan mengeksplorasi dunia kelautan (maritim), bangsa ini menghidupkan kembali kejayaan bangsa sebagai bangsa pelaut. Tidak hanya itu, jika negara maritim terwujud, budaya maritim yang memuat industri perkapalan, pelayaran, perdagangan laut, pengetahuan bahari, dan wisata bahari akan menjadi motor pembangunan ekonomi bangsa.



3.2 Ekonomi dan Lingkungan

1) Peluang dan Tantangan Ekonomi Maritim dan Kelautan

Sasaran pembangunan maritim dan kelautan sangat realistis mengingat posisi Indonesia secara geografis sangat strategis dan memiliki keunggulan komparatif karena sangat dekat dengan pasar dunia seperti Cina, Jepang, Amerika, dan Uni Eropa, serta beberapa negara industri baru di Asia. Di sisi lain, Indonesia yang berada di daerah tropis dengan ribuan pulau memiliki kekayaan dan potensi sumberdaya maritim dan kelautan yang sangat besar. Kekayaan dan potensi tersebut dapat dijadikan sumber bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat. Salah satu hal mendasar yang menyebabkan belum optimalnya pemanfaatan sumberdaya maritim dan kelautan yaitu kurang memadainya sarana dan prasarana pendukung.

Beberapa faktor yang melemahkan pembangunan sektor maritim dan kelautan di Indonesia antara lain adalah:

- (1) belum adanya terobosan kebijakan yang mampu mengikat dan memayungi instrumen ekonomi maritim dan kelautan, seperti kebijakan sektor perikanan, pertambangan dan energi lepas pantai, pariwisata bahari, transportasi laut dan kepelabuhanan, serta sumberdaya manusia;
- (2) kebijakan maritim dan kelautan tidak menjadi payung politik bagi pembangunan ekonomi sehingga kelembagaan yang terlibat dalam sektor tersebut juga akan mengalami disorientasi;
- (3) terjadinya *backwash effect* secara *massive* yang menempatkan sektor maritim dan kelautan, khususnya perikanan sebagai sektor pengurusan akibat dari tingkat kebocoran sektoral yang terjadi sehingga menyebabkan sektor perikanan menjadi termarginalkan. Kebocoran sektoral ini dimaknai dalam dua hal yaitu (a). hubungan antara pemilik kapal dengan nelayan, yang cenderung menempatkan pemilik kapal sebagai pihak yang menikmati keuntungan lebih banyak dari pada nelayan yang hanya memenuhi standar hidup minimum

- kebutuhannya; dan (b). umpan balik nilai ekonomi perikanan terhadap perbaikan infrastruktur publik di komunitas nelayan sulit terjadi;
- (4) faktor Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang diharapkan menjadi saluran membagi kemakmuran secara adil nampaknya masih sulit diwujudkan, karena wajah APBN yang berorientasi daratan, dan selalu menempatkan secara marjinal sektor maritim dan kelautan termasuk provinsi berbasis maritim dan kelautan serta pulau-pulau kecilnya dalam pembagian sarana dan prasarana pembangunan.

Menurut FAO *Food Outlook* (2008), Indonesia menempati peringkat ke-4 produsen perikanan dunia setelah Cina, Peru, dan Amerika Serikat. Namun demikian, nilai ekspor produksi perikanan Indonesia hanya menempati peringkat ke-9 dunia, di bawah Vietnam dan Thailand. Hal ini menggambarkan bahwa produk perikanan Indonesia masih belum cukup kompetitif di tingkat dunia yang disebabkan, antara lain (1). produk yang diekspor adalah produk perikanan dengan nilai ekonomi yang rendah; (2). produk yang diekspor masih dalam bentuk bahan baku; (3) adanya proteksi harga; serta (4). kualitas produk ekspor yang masih rendah.

Dalam pengembangan pemanfaatan sumber daya maritim dan kelautan, Indonesia menghadapi sejumlah hambatan seperti hambatan di industri maritim, industri perikanan dan industri perkapalan. Faktor yang menghambat tersebut adalah :

- (1) industri perbankan masih kurang mendukung pembiayaan sektor maritim dan kelautan. Otoritas Jasa Keuangan (OJK) akhir 2014 mencatat porsi pembiayaan untuk sektor tersebut masih rendah, yaitu hanya Rp. 17,9 triliun atau 0,49 % dari total pembiayaan perbankan nasional. Masih kecilnya pembiayaan di sektor maritim dan kelautan salah satunya disebabkan oleh kebijakan moneter Indonesia yang masih menempatkan tingkat suku bunga acuan yang cukup tinggi;

- (2) kebijakan fiskal yang masih kurang berpihak kepada sektor industri maritim dan kelautan. Pembebasan pajak pertambahan nilai (PPN) 10% bagi industri perkapalan di dalam negeri akan meningkatkan daya saing galangan, sehingga mampu merebut proyek pengadaan kapal baru. Pembebasan PPN tersebut sesuai dengan Instruksi Presiden No.5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional. Inpres itu menyatakan perlunya memberikan fasilitas perpajakan kepada industri perkapalan nasional, karena selama ini harga kapal produksi dalam negeri lebih mahal dibandingkan dengan kapal impor;
- (3) rendahnya kualitas sumberdaya manusia maritim Indonesia. Oleh karena itu, salah satu faktor penting menggerakkan roda ekonomi yang bersumber dari laut bagi suatu negara adalah ketersediaan sumberdaya manusia yang andal dan profesional di sektor maritim dan kelautan. Lemahnya kapasitas sumberdaya manusia Indonesia di bidang maritim diduga berkaitan dengan sistem pendidikan yang diterapkan selama ini. Secara terminologis, seluruh rakyat Indonesia dapat dikatakan sebagai Sumber Daya Manusia (SDM) Maritim, namun SDM Maritim yang perlu di bentuk dan dirubah paradigmanya dari *land based sosio economic development* menjadi *marine sosio economic development*;
- (4) persoalan klasifikasi industri maritim di tangan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dengan kendali Kementerian BUMN dan Kementerian Perhubungan, sistem klasifikasi Indonesia, membuat industri maritim Indonesia semakin tidak kompetitif. Semua kapal yang diklasifikasi atau disertifikasi, diduga tidak diakui asuransi perkapalan kelas dunia. Kalaupun diakui, pemilik kapal harus membayar premi asuransi yang sangat mahal;
- (5) masalah lahan yang digunakan industri perkapalan terutama galangan kapal besar berada di daerah kerja pelabuhan dan hak pengelolaan lahan (HPL)-nya dikuasai BUMN, sehingga Industri perkapalan masih sangat



tergantung pada HPL. Jika ada keleluasaan lahan di pelabuhan maka industri kapal lebih berkembang.

Di samping hambatan dalam pengembangan industri maritim dan kelautan, hambatan juga muncul dalam pengembangan industri perikanan. Dari industri pengolahan ikan, kurangnya bahan baku menjadi penyebab tidak berkembangnya industri ini. Pemerintah sebenarnya telah menerbitkan Peraturan Menteri (Permen) Kelautan dan Perikanan No 5 Tahun 2008 yang melarang ekspor langsung hasil tangkapan perikanan dan Permen Kelautan dan Perikanan No. 57 tahun 2014 diharapkan dapat memenuhi pasar internasional. Peraturan ini, secara otomatis mewajibkan perusahaan asing untuk bermitra dengan perusahaan lokal dalam membangun industri pengolahan di Indonesia. Namun yang menjadi persoalan implementasi Permen tersebut tidak berjalan sebagaimana mestinya. Hambatan lain adalah tingginya impor garam dan impor tepung ikan sebagai bahan baku pakan ternak yang membuat industri garam nasional dan industri pengolahan tepung ikan tidak berkembang di dalam negeri.

Selama ini konservasi sumberdaya alam dan lingkungan hidup yang manfaatnya berjangka panjang masih sering dikalahkan dengan pemanfaatan jangka pendek untuk memenuhi kebutuhan hidup. Seiring dengan perkembangan pengetahuan, berkembang pula pemanfaatan ekonomi jasa lingkungan dan keanekaragaman hayati. Karena itu ekonomi jasa lingkungan dan keanekaragaman hayati merupakan potensi ekonomi yang besar untuk sumber pendapatan dan pertumbuhan yang selaras dengan kelestarian alam.

2) Kontribusi Sektor Maritim dan Kelautan terhadap Pendapatan Domestik Bruto

Perekonomian Indonesia pada tahun 2014 tumbuh sebesar 5,06%. Nilai Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia atas dasar harga konstans 2000 pada tahun 2014 mencapai



Rp. 2.909,18 triliun, mengalami pertumbuhan sebesar 5,06% atau naik Rp. 140,2 triliun dibandingkan tahun 2013. Kontribusi sektor kelautan terhadap PDB berasal dari beberapa bidang antara lain: (1). perhubungan laut; (2). industri maritim; (3). perikanan; (4). wisata bahari; (5). energi dan sumberdaya mineral; (6). bangunan kelautan; dan (7). jasa kelautan. Kontribusi sektor perikanan dan kelautan yang sangat kecil terhadap pertumbuhan ekonomi nasional sangat paradoks dengan luas laut yang meliputi lebih dari 75% dari total luas wilayah Indonesia. Peranan sektor perikanan dalam memicu pertumbuhan ekonomi Indonesia masih sangat kecil, yaitu hanya 2,3% terhadap PDB keseluruhan, atau kontribusi sektor perikanan hanya sebesar 18,8% terhadap PDB sektor Pertanian, Peternakan, Kehutanan dan Perikanan.

Kontribusi sektor kelautan terhadap PDB tidak jauh berbeda dengan sumbangan sektor kelautan terhadap PDB di tahun 2014, jadi tidak ada upaya yang nyata dari pemerintah untuk meningkatkan nilai presentasi lebih dari 22%. Jika dibandingkan dengan negara lain yang memiliki garis pantai yang lebih pendek dari Indonesia, maka Indonesia masih kalah jauh. Walaupun Indonesia memiliki potensi kekayaan laut dan pesisir yang besar, namun sayangnya hingga saat ini belum menjadi basis ekonomi bagi pembangunan nasional, terlihat dari masih belum optimalnya kontribusi yang diberikan oleh sektor kelautan terhadap PDB nasional. Sebagai perbandingan, ekonomi kelautan Amerika mampu menyumbang hingga 83% bagi PDB nasionalnya, sedangkan Korea Selatan bidang kelautannya sanggup menyumbang 37% dari PDB nasionalnya. Indonesia yang luas wilayah lautnya lebih dari $\frac{3}{4}$ dari total seluruh wilayahnya, hingga kini kontribusi sektor kelautan terhadap PDB nasionalnya masih dibawah 30%. Jika dilihat kontribusi bidang kelautan terhadap PDB negara-negara di Eropa cukup besar. Kontribusi dari bidang ekonomi yang berbasis sumber daya kelautan terhadap PDB Norwegia hampir mencapai 60%. Proporsi ini bisa dikatakan besar, jika dilihat luas pantai dan kekayaan laut mereka memang relatif jauh lebih kecil jika dibandingkan Indonesia.

3) Potensi Sektor Maritim dan Kelautan terhadap Perekonomian Nasional

Negara Indonesia memiliki luas sekitar 7,66 juta km², sekitar 5,8 juta km² atau 75,7% merupakan laut yang terdiri dan 2,8 juta km² perairan Laut Nusantara, 0,3 km² Laut Teritorial dan 2,7 juta km² adalah Zona Ekonomi Eksklusif dengan jumlah pulau lebih dari 13.000 pulau. Wilayah laut terdiri dari 11 Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) dan sebagaimana disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Wilayah Indonesia

No.	Wilayah	Deskripsi/Ukuran
1.	Laut	5,8 juta km ²
2.	Panjang	81,290 km
3.	Luas Daratan	1,86 juta km ²
4.	Jumlah Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP)	11 Wpp, meliputi: (1) Selat Malaka dan Laut Andaman; (2) Selat Karimata, Laut Natuna dan Laut Cina Selatan; (3) Laut Jawa; (4) Selat Makasar, Teluk Bone, Laut Flores, Laut Arafura, dan Laut Timor Timur; (7) Teluk Tomimi, Laut Maluku, Laut Halmahera, Laut Seram, dan Teluk Barau; (8) Laut Sulawesi dan Utara Pulau Halmahera; (9) Teluk Cendrawasih dan Samudra Pasifik; (10) Samudra Hindia A (Barat Sumatera dan selat Sunda); (11) Samudra Hindia B (Selatan Jawa – Laut Timor Barat)

Sumber: Data dan Informasi Kelautan dan Perikanan, 2009

Potensi ekonomi sektor maritim dan kelautan Indonesia diperkirakan dapat menjadi tumpuan pembangunan nasional yang berkelanjutan dan berkeadilan. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi dapat dicapai apabila paradigma pembangunan nasional berubah dari yang selama ini eksploitasi di daratan ke pengembangan potensi ekonomi maritim dan kelautan, yang meliputi sebelas sektor utama: (1) perikanan tangkap; (2) perikanan budidaya; (3) industri pengolahan hasil perikanan; (4) industri bioteknologi kelautan; (5) pariwisata

bahari; (6) pertambangan dan energi; (7) perhubungan laut; (8) industri dan jasa maritim; (9) pulau-pulau kecil; (10) sumberdaya non-konvensional seperti *deep sea water industries, hydrothermal vents*; dan (11) benda-benda berharga asal muatan kapal tenggelam (harta karun di dasar laut). Keragaan masing-masing sektor tersebut adalah sebagai berikut:

a) Potensi Perikanan

Potensi perikanan meliputi perikanan laut (tuna/cakalang, udang, demersal, pelagis kecil, dan lainnya), potensi *mariculture* (rumput laut, ikan, dan kerang-kerangan serta mutiara), perairan umum, tambak, budidaya air tawar, dan potensi bioteknologi kelautan. Saat ini potensi sumberdaya kelautan dan perikanan Indonesia baru sempat digali hanya sekitar 24,5% dari potensi yang ada.

Produksi subsektor perikanan Indonesia menunjukkan kecenderungan positif namun masih lebih rendah jika dibandingkan dengan negara-negara produsen perikanan lainnya seperti Cina dan Peru. Produksi perikanan yang diperoleh Indonesia hampir sama dengan negara-negara yang luas lautnya jauh lebih kecil dari Indonesia, seperti Jepang dan Cili. Salah satu faktor yang menyebabkan rendahnya produksi adalah terjadinya kerusakan ekosistem pesisir dan laut serta maraknya pencurian ikan di perairan laut Indonesia.

b) Potensi Wisata Bahari

Indonesia memiliki potensi wisata bahari yang sangat besar, selain potensi yang didukung oleh kekayaan alam yang indah dan keanekaragaman flora dan fauna juga didukung oleh kemajemukan budaya. Berbagai obyek dan daya tarik wisata yang dapat dimanfaatkan adalah pantai, keragaman flora dan fauna, taman laut, alam, budaya, maupun olah raga. Saat ini kedatangan wisatawan mancanegara ke Indonesia menunjukkan terjadinya peningkatan dalam kurun waktu



empat tahun terakhir. Setiap tahun rata-rata pertumbuhan kunjungan wisatawan ke Indonesia meningkat sebesar 7-10%.

c) Potensi Pertambangan dan Energi

Pesisir laut Indonesia memiliki cadangan minyak dan gas, mineral, dan bahan tambang yang besar. Potensi kekayaan tambang dasar laut seperti aluminium, mangan, tembaga, zirconium, nikel, kobalt, biji besi non titanium, vanadium, dan lain sebagainya yang sampai sekarang belum dikelola dengan baik, sehingga diperlukan teknologi yang maju untuk mengembangkan potensi tersebut.

d) Potensi Transportasi Laut

Jumlah kunjungan kapal di seluruh pelabuhan mengalami fluktuasi, meskipun secara umum mengalami pertumbuhan positif. Berdasarkan Statistik Transportasi Indonesia, jumlah kunjungan kapal di seluruh pelabuhan di Indonesia pada tahun 2013 mencapai 832,6 ribu unit dengan jumlah total ukuran kapal sebesar 1,550 milyar GT.

Potensi ekonomi bisnis jasa perhubungan laut diperkirakan dan akan menjadi lebih bermakna dan bernilai strategis, seiring dengan kenyataan bahwa pusat kegiatan ekonomi dunia sejak akhir abad-20 telah bergeser dari Poros Atlantik ke Poros Asia-Pasifik. Hampir 70% total perdagangan dunia berlangsung di antara negara-negara di Asia-Pasifik. Lebih dari 75% dari barang-barang diperdagangkan dan diangkut melalui laut, terutama melalui Selat Malaka, Selat Lombok, Selat Makasar, dan laut-laut Indonesia lainnya. Hal ini akan mendorong pertumbuhan industri logistik nasional dengan menggunakan sistem transportasi jalur laut.

e) Potensi Industri Maritim

Industri maritim nasional yang cukup potensial untuk dikembangkan adalah industri galangan kapal. Industri ini telah berkembang dan terbagi dalam tiga kategori industri, yaitu: (i) industri pembangunan kapal, (ii) industri mesin, suku



cadang, dan komponen yang diperlukan dalam konstruksi kelautan, serta (iii) industri pemeliharaan dan perbaikan kapal.

Dalam masa dua dekade terakhir, ratusan hingga ribuan kapal meliputi kapal niaga, kapal untuk tujuan tertentu, kapal ikan, dan kapal perang telah dibangun oleh galangan kapal nasional. Dalam konteks pemeliharaan, galangan kapal Indonesia belum mampu melakukan perbaikan kapal dengan ukuran lebih besar dari 20.000 DWT, karena ukuran galangan domestik sangat terbatas.

f) Potensi Bangunan Kelautan

Sektor bangunan kelautan merupakan potensi ekonomi maritim dan kelautan yang diantaranya berasal dari kegiatan penyiapan lahan sampai konstruksi bangunan tempat tinggal maupun bukan tempat tinggal di wilayah pesisir dan laut. Salah satu bangunan kelautan yang menjadi fokus utama adalah bangunan pelabuhan. Pelabuhan adalah pusat aktivitas perekonomian barang dan jasa (antar pulau, ekspor maupun ekspor), sehingga keberadaannya sangat diperlukan dalam pembangunan kelautan.

Sistem pelabuhan Indonesia disusun menjadi sebuah sistem nasional yang terdiri atas pelabuhan 'strategis' utama, yang dianggap sebagai pelabuhan komersial dan dioperasikan oleh empat BUMN yakni PT Pelabuhan Indonesia I, II, III and IV maupun pelabuhan lainnya. Selain potensi tersebut aktivitas bangunan kelautan lainnya seperti konstruksi bangunan lepas pantai, pipa dan kabel bawah laut merupakan peluang ekonomi yang sangat potensial bagi Indonesia.

g) Potensi Jasa Kelautan

Jasa kelautan merupakan salah satu sektor yang berpotensi menjadi sumber penerimaan devisa negara melalui beberapa kegiatan yang bersifat menunjang dan memperlancar kegiatan pengangkutan yang meliputi jasa pelayanan pelabuhan, jasa pelayanan keselamatan pelayaran, dan kegiatan yang memanfaatkan kelautan sebagai jasa (perdagangan,



pendidikan, pelatihan, penelitian, arkeologi laut dan benda muatan kapal tenggelam, jasa pengelolaan kabel dan pipa di dasar laut) dan jasa lingkungan (keanekaragaman hayati, penyerapan karbon, pengolahan limbah, keindahan alam, dan udara bersih).

h) Potensi Sumberdaya Manusia

Sekitar 60% penduduk Indonesia bermukim di wilayah pesisir, sehingga pusat kegiatan perekonomian, seperti perdagangan, perikanan tangkap, perikanan budidaya, pertambangan, transportasi laut, dan wisata bahari dilakukan di daerah pesisir. Penduduk yang menyebar di pulau-pulau merupakan aset yang strategis untuk peningkatan aktivitas ekonomi antarpulau, sekaligus modal dasar pertahanan dan keamanan negara. Namun sampai saat ini SDM yang berkecimpung di bidang kelautan, baik secara kuantitas maupun kualitas, masih sangat kurang.

Peningkatan kuantitas dan kualitas SDM secara formal dilakukan melalui pendidikan, baik jenjang SLTA maupun perguruan tinggi dan informal melalui penyuluhan dan pelatihan. Tahun 2009 sebanyak enam universitas memiliki program studi ilmu kelautan, bertambah menjadi 32 universitas pada tahun 2014. Hal ini tentu menggembirakan, namun belum mencukupi untuk memenuhi kebutuhan mengingat potensi laut Indonesia yang demikian besar. Demikian juga pendidikan kemaritiman setingkat akademi dan SLTA meningkat jumlahnya. Di sisi lain permintaan tenaga pelaut dunia akan terus meningkat sesuai dinamika bisnis global yang terus berkembang. Sementara itu, kemampuan menyediakan tenaga pelaut profesional masih kurang.

4) Kondisi Infrastruktur

Analisis terhadap kebutuhan infrastruktur perikanan tangkap dihitung berdasarkan proyeksi produksi perikanan tangkap sebesar 5,50 juta ton pada tahun 2014 atau rata-rata kenaikan per tahun sebesar 0,55%. Jenis infrastruktur yang ditentukan

kebutuhannya adalah penambahan/revitalisasi pelabuhan perikanan yang diarahkan untuk pemenuhan target produksi juga ditujukan untuk menambah mutu ikan hasil tangkapan.

Pelabuhan perikanan merupakan *interface* antara aktivitas perikanan di laut (penangkapan) dengan aktifitas perikanan di darat (pengolahan dan pemasaran), sehingga pelabuhan perikanan merupakan pusat segala aktivitas yang berhubungan dengan usaha penangkapan ikan dan usaha-usaha pendukung lainnya seperti: penyediaan bahan perbekalan, perkapalan, perbengkelan, pengolahan hasil tangkapan dan lain-lain.

Peningkatan pembangunan pelabuhan perikanan dalam kaitannya untuk peningkatan ekonomi akan mendorong masyarakat memanfaatkan sumberdaya perikanan secara maksimal dan tidak terkendali, oleh karena itu perlu dilakukan sejumlah kegiatan sandingan yang seiring dan harus dilakukan antara lain: (a) optimalisasi pemanfaatan Sumber Daya Ikan (SDI) di WPP yang masih "*underfishing*" dengan pengembangan infrastruktur di wilayah tersebut; (b) peningkatan kesadaran seluruh pihak-pihak yang berkepentingan dalam menerapkan prinsip kehati-hatian dalam pengelolaan dan pemanfaatan SDI; (c) penyempurnaan seluruh peraturan yang berlaku dan peningkatan pengawasannya; (d) sinergi pengelolaan SDI antara pusat dan daerah, termasuk antisipasi dalam meredam konflik antar nelayan yang mungkin timbul; serta (e) restrukturisasi armada kapal perikanan nasional, sehingga mampu memanfaatkan SDI di laut lepas melalui rasionalisasi, nasionalisasi dan modernisasi.

Target volume produksi olahan hasil perikanan dengan kemasan dan mutu terjamin pada tahun 2014 sebesar 5 juta ton dengan jumlah Unit Pelelangan Ikan (UPI) yang bersertifikat sebesar 464 unit. Produktivitas rata-rata UPI tahun 2009 sebesar 4,13 ton dan untuk memenuhi target produksi olahan, produktivitas UPI perlu ditingkatkan menjadi 7,5 sampai 8,5 kali. Selain untuk memenuhi konsumsi domestik, produk olahan juga ditujukan untuk memenuhi kebutuhan ekspor. Untuk memenuhi target ekspor hasil perikanan (selain rumput



laut), penambahan UPI perlu dilakukan sehingga terjadi peningkatan produktivitas. Kemampuan pengolahan untuk mendukung ekspor sangat ditentukan oleh kemampuan produksi *on-farm* (budidaya dan penangkapan).

Kapasitas produk perikanan yang dipasarkan di dalam negeri memerlukan prasarana yang memadai. Prasarana yang penting untuk pemasaran dalam negeri adalah depo dengan kapasitas optimal, berupa fasilitas pasar pengumpul (grosir) yang berfungsi mempertemukan produsen dengan konsumen.

5) Kondisi Lingkungan Maritim dan Kelautan

Pemanfaatan kekayaan alam yang berada di wilayah perairan laut Indonesia secara eksploitatif memang dapat memberikan peningkatan pendapatan masyarakat, namun dapat merusak lingkungan. Pencemaran lingkungan pesisir dan laut dapat diakibatkan oleh beberapa faktor seperti limbah buangan kegiatan di daratan maupun di lautan. Aktivitas ekonomi di daratan yang berpotensi merusak dan mencemari lingkungan pesisir dan laut, antara lain penebangan hutan, pembuangan limbah industri, limbah pertanian, limbah cair domestik dan limbah padat, konversi lahan mangrove dan lamun, serta reklamasi di kawasan pesisir. Sementara itu, aktivitas di laut yang berpotensi mencemari lingkungan pesisir dan laut, antara lain perkapalan, pembuangan sampah di laut, pertambangan, eksplorasi dan eksploitasi minyak, budidaya laut, dan perikanan.

Di samping kerusakan lingkungan, dampak perubahan iklim terjadi secara perlahan dalam jangka waktu yang cukup panjang, antara 50-100 tahun yang berkontribusi terhadap perubahan permukaan air. Menurut Kementerian Kelautan dan Perikanan, akibat perubahan iklim daerah pesisir pulau kecil yang akan tenggelam 100 tahun lagi meliputi daerah seluas 475,905 hektar atau rata-rata kehilangan lahan/pulau sebesar 4,76 hektar per tahun. Perubahan iklim akan membawa bencana bagi 41 juta orang Indonesia yang tinggal di daerah pesisir dengan ketinggian 10 meter dpl. Saat ini saja, jumlah pulau telah banyak berkurang dari 17.504 pulau menjadi



17.480 pulau. Ini artinya, sudah 24 pulau hilang jika tidak segera diantisipasi, tidak menutup kemungkinan, hingga pada tahun 2030, Indonesia akan kehilangan sekitar 2.000 pulau. Di samping itu, perubahan iklim global juga akan memberikan dampak langsung terhadap ekosistem terumbu karang.

3.3. Hukum

1) Masalah-Masalah Pokok

Masalah hukum dalam sektor maritim dan kelautan bersifat multikompleks, mengingat banyaknya sektor lain yang saling terkait. Akibatnya, tumpang tindih pengaturan, bahkan tidak jarang saling berlawanan antara satu peraturan dengan peraturan lainnya. Masalah lain terkait dengan banyaknya kasus pencurian ikan. Umumnya lokasi pencurian tersebut berada di wilayah timur Indonesia, sebagai akibat ketimpangan infrastruktur, terutama armada patroli laut Indonesia. Peneggelaman kapal asing yang tertangkap mencuri ikan di wilayah laut Indonesia mesti dilakukan dengan hati-hati, utamanya tidak melanggar regulasi internasional dan perjanjian bilateral dengan negara-negara tetangga.

Isu penting lainnya terkait penghapusan atau pelarangan penggunaan alat tangkap yang dapat menimbulkan kerusakan dasar laut, terumbu karang, dan menghambat serta merusak pertumbuhan biota laut. Di sisi lain, terjadi penangkapan ikan secara berlebihan (*over fishing*). Dalam pembuatan aturan pelarangan penggunaan alat tangkap perlu dilakukan kajian secara spesifik mengenai kondisi sosial, budaya, ekonomi, sumberdaya, dan lingkungan. Aturan harus ditujukan pada pembatasan daerah tangkapan (*fishing ground*), jalur-jalur tangkapan, ukuran kapal, kekuatan mesin kapal, dan spesifikasi alat tangkap termasuk ukuran mata jaring dan alat pemisah ikan. Begitu juga dengan keberpihakan pada nelayan kecil dan tradisional.

Terkait dengan masih digunakannya pukot *trawl* secara liar, masyarakat internasional telah berulang kali melakukan kecaman kepada Indonesia, karena Indonesia tidak pernah



mencatatkan hasil tangkapan ikan (*unreported fishing*) ini. Penggunaan pukat *trawl* secara liar menimbulkan efek negatif seperti terganggunya keberlanjutan sumberdaya, keanekaragaman hayati, dan terganggunya aspek sosial dan ekonomi.

Sementara itu terkait kawasan mangrove Indonesia sebagai zone penyangga pesisir dengan potensi ikan laut dangkal, kerusakannya sudah sangat memprihatinkan. Penyebabnya, antara lain karena alih fungsi hutan mangrove menjadi perkebunan sawit, tambak ikan, tambak udang dan lain-lain.

Isu kemaritiman tentunya sangat terkait dengan batas laut teritorial. Lepasnya Sipadan dan Ligitan, serta munculnya masalah Ambalat merupakan akibat ketidakpahaman batas wilayah maritim dan territorial. Satu analisis tentang lepasnya 2 pulau diklaim Indonesia sebagai bagian dari wilayahnya menunjukkan bahwa penguasaan tersebut harus dilakukan oleh negara dan bukan oleh orang perorangan (*hal ini juga sesuai dengan persengketaan yang ada, karena yang mengusahakan kedaulatan atau kepemilikan daerah tersebut adalah negara-negara terkait dan bukan perorangan dari masing-masing negara*), secara efektif dan harus terbukti adanya kehendak untuk menjadikan wilayah tersebut sebagai bagian dari kedaulatan negara. Hal itu harus dilakukan dengan suatu tindakan simbolis yang menunjukkan adanya penguasaan terhadap wilayah tersebut, misalnya dengan pemancangan bendera atau pembacaan proklamasi.

Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 Sebagaimana Diubah Dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan secara substansi pengaturannya meliputi: (1) pengelolaan perikanan dilakukan berdasarkan asas manfaat, keadilan, kemitraan, pemerataan, keterpaduan, keterbukaan, efisiensi, dan kelestarian yang berkelanjutan; (2) pengelolaan perikanan wajib didasarkan pada prinsip perencanaan dan keterpaduan pengendaliannya; (3) pengelolaan perikanan dilakukan dengan memperhatikan



pembagian kewenangan antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah; (4) pengelolaan perikanan yang memenuhi unsur pembangunan yang berkesinambungan, yang didukung dengan penelitian dan pengembangan perikanan serta pengendalian yang terpadu; (5) pengelolaan perikanan dengan meningkatkan pendidikan dan pelatihan serta penyuluhan di bidang perikanan; (6) pengelolaan perikanan yang didukung dengan sarana dan prasarana perikanan serta sistim informasi dan data statistik perikanan; (7) penguatan kelembagaan di bidang pelabuhan perikanan, kesyahbandaran perikanan, dan kapal perikanan; (8) pengelolaan perikanan yang didorong untuk memberikan kontribusi bagi pembangunan kelautan dan perikanan; (9) pengelolaan perikanan dengan tetap memperhatikan dan memberdayakan nelayan kecil atau pembudi daya-ikan kecil; (10) pengelolaan perikanan yang dilakukan di perairan Indonesia, ZEE Indonesia, dan laut lepas yang ditetapkan dalam bentuk peraturan perundangundangan dengan tetap memperhatikan persyaratan atau standar internasional yang berlaku; (11) pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan, baik yang berada di perairan Indonesia, ZEE Indonesia, maupun laut lepas dilakukan pengendalian melalui pembinaan perizinan dengan memperhatikan kepentingan nasional dan internasional sesuai dengan kemampuan sumberdaya ikan yang tersedia; (12) pengawasan perikanan; (13) pemberian kewenangan yang sama dalam penyidikan tindak pidana di bidang perikanan kepada penyidik pegawai negeri sipil perikanan, perwira TNI-AL dan pejabat polisi negara Republik Indonesia; (14) pembentukan pengadilan perikanan; dan (15) pembentukan dewan pertimbangan pembangunan perikanan nasional.

Dalam UU ini secara tegas telah ditetapkan tujuan pengelolaan perikanan secara komprehensif yang meliputi: (1) meningkatkan taraf hidup nelayan kecil dan pembudi daya ikan kecil; (2) meningkatkan penerimaan dan devisa negara; (3) mendorong perluasan dan kesempatan kerja; (4) meningkatkan ketersediaan dan konsumsi sumber protein ikan; (5) mengoptimalkan pengelolaan sumberdaya ikan;

(6) meningkatkan produktivitas, mutu, nilai tambah, dan daya saing; (7) meningkatkan ketersediaan bahan baku untuk industri pengolahan ikan; (8) mencapai pemanfaatan sumberdaya ikan, lahan pembudidayaan ikan, dan lingkungan sumberdaya ikan secara optimal; dan (9) menjamin kelestarian sumberdaya ikan, lahan pembudidayaan ikan, dan tata ruang.

Dalam rangka mengoptimalkan tujuan pengelolaan perikanan, UU ini menetapkan sejumlah larangan terkait dengan pengelolaan perikanan di wilayah Indonesia, yakni: (1) larangan melakukan penangkapan ikan dan/atau pembudidayaan ikan dengan menggunakan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/atau cara, dan/atau bangunan yang dapat merugikan dan/atau membahayakan kelestarian sumber daya ikan dan/atau lingkungannya di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia (Pasal 8); (2) penggunaan bahan kimia, bahan biologis, bahan peledak, alat dan/atau cara, dan/atau bangunan untuk penangkapan ikan dan/atau pembudidayaan ikan, diperbolehkan hanya untuk penelitian; (3) larangan bagi setiap orang memiliki, menguasai, membawa, dan/atau menggunakan di kapal penangkap ikan di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia (Pasal 9) (i) alat penangkapan ikan dan/atau alat bantu penangkapan ikan yang tidak sesuai dengan ukuran yang ditetapkan; (ii) alat penangkapan ikan yang tidak sesuai dengan persyaratan atau standar yang ditetapkan untuk tipe alat tertentu; dan/atau (iii) alat penangkapan ikan yang dilarang; (4) larangan bagi setiap orang melakukan perbuatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau kerusakan sumberdaya ikan dan/atau lingkungannya di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia (Pasal 12 ayat (1)); (5) larangan bagi setiap orang membudidayakan ikan yang dapat membahayakan sumberdaya ikan, lingkungan sumberdaya ikan, dan/atau kesehatan manusia di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia (Pasal 12 ayat (2)); (6) larangan bagi setiap orang membudidayakan ikan hasil rekayasa genetika yang dapat membahayakan sumberdaya ikan, lingkungan sumberdaya ikan, dan/atau kesehatan manusia di wilayah pengelolaan



perikanan Republik Indonesia (Pasal 12 ayat (3)); (7) larangan bagi setiap orang menggunakan obat-obatan dalam pembudidayaan ikan yang dapat membahayakan sumberdaya ikan, lingkungan sumberdaya ikan, dan/atau kesehatan manusia di wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia (Pasal 12 ayat (4)); (8) larangan bagi setiap orang merusak plasma nutfah yang berkaitan dengan sumber daya ikan (Pasal 14 ayat (4)); (9) larangan bagi setiap orang memasukkan, mengeluarkan, mengadakan, mengedarkan, dan/atau memelihara ikan yang merugikan masyarakat, pembudidayaan ikan, sumberdaya ikan, dan/atau lingkungan sumber daya ikan ke dalam dan/atau ke luar wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia (Pasal 16 ayat (1)); (10) larangan bagi setiap orang menggunakan bahan baku, bahan tambahan makanan, bahan penolong, dan/atau alat yang membahayakan kesehatan manusia dan/atau lingkungan dalam melaksanakan penanganan dan pengolahan ikan (Pasal 23 ayat (1)).

Dalam kaitannya dengan perlindungan terhadap nelayan kecil, UU ini mengatur tentang pemberdayaan nelayan kecil dan pembudi daya ikan kecil. Dalam Pasal 60 ayat (1) disebutkan bahwa Pemerintah memberdayakan nelayan kecil dan pembudi daya-ikan kecil melalui: (1) penyediaan skim kredit bagi nelayan kecil dan pembudi daya-ikan kecil, baik untuk modal usaha maupun biaya operasional dengan cara yang mudah, bunga pinjaman yang rendah, dan sesuai dengan kemampuan nelayan kecil dan pembudi daya-ikan kecil; (2) penyelenggaraan pendidikan, pelatihan, dan penyuluhan bagi nelayan kecil serta pembudi daya-ikan kecil untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan di bidang penangkapan, pembudidayaan, pengolahan, dan pemasaran ikan; dan (3) penumbuhkembangan kelompok nelayan kecil, kelompok pembudi daya-ikan kecil, dan koperasi perikanan. Pemberdayaan nelayan kecil dan pembudi daya-ikan kecil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat juga dilakukan oleh masyarakat.

Dalam Pasal 61 ditegaskan bahwa nelayan kecil bebas menangkap ikan di seluruh wilayah pengelolaan perikanan



Republik Indonesia. Dan bagi pembudi daya-ikan kecil dapat membudidayakan komoditas ikan pilihan di seluruh wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia. Nelayan kecil dan pembudi daya-ikan kecil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) wajib menaati ketentuan konservasi dan ketentuan lain yang ditetapkan oleh Menteri. Disamping itu, terhadap nelayan kecil atau pembudi daya-ikan kecil diwajibkan pula untuk ikut serta menjaga kelestarian lingkungan perikanan dan keamanan pangan hasil perikanan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Nelayan kecil dan pembudi daya-ikan kecil harus mendaftarkan diri, usaha, dan kegiatannya kepada instansi perikanan setempat, tanpa dikenakan biaya, yang dilakukan untuk keperluan statistik serta pemberdayaan nelayan kecil dan pembudi daya-ikan kecil. Pasal 62 memberikan tugas kepada Pemerintah untuk menyediakan dan mengusahakan dana untuk memberdayakan nelayan kecil dan pembudi daya-ikan kecil, baik dari sumber dalam negeri maupun sumber luar negeri, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selanjutnya UU ini mengatur tentang pengawasan perikanan dan penegakan hukum di bidang perikanan. Salah satu upaya serius dalam penegakan hukum bidang perikanan adalah diperintahkannya pembentukan pengadilan perikanan yang berwenang memeriksa, mengadili, dan memutus tindak pidana di bidang perikanan. Pengadilan perikanan berada di lingkungan peradilan umum. Untuk pertama kali pengadilan perikanan dibentuk di Pengadilan Negeri Jakarta Utara, Medan, Pontianak, Bitung, dan Tual.

Pada tanggal 29 Oktober 2009 diundangkan UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas UU No. 31 Tahun 2004 tentang perikanan. Beberapa pertimbangan perubahan UU No. 31 Tahun 2004 tersebut adalah terdapatnya beberapa isu dalam pembangunan perikanan yang perlu mendapatkan perhatian dari semua pihak, baik pemerintah, masyarakat maupun pihak lain yang terkait dengan pembangunan perikanan. Isu-isu tersebut diantaranya adanya gejala penangkapan ikan yang berlebih, pencurian ikan, dan tindakan



pencurian ikan lainnya yang tidak hanya menimbulkan kerugian bagi negara, tetapi juga mengancam kepentingan nelayan dan pembudi daya-ikan, iklim industri, dan usaha perikanan nasional. Permasalahan tersebut harus diselesaikan dengan sungguh-sungguh, sehingga penegakan hukum di bidang perikanan menjadi sangat penting dan strategis dalam rangka menunjang pembangunan perikanan secara terkendali dan berkelanjutan. Adanya kepastian hukum merupakan suatu kondisi yang mutlak diperlukan dalam penanganan tindak pidana di bidang perikanan.

Namun pada kenyataannya, UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan saat ini masih belum mampu mengantisipasi perkembangan teknologi serta perkembangan kebutuhan hukum dalam rangka pengelolaan dan pemanfaatan potensi sumber daya ikan dan belum dapat menjawab permasalahan tersebut. Oleh karena itu perlu dilakukan perubahan terhadap beberapa substansi, baik menyangkut aspek manajemen, birokrasi, maupun aspek hukum.

Kelemahan pada aspek manajemen pengelolaan perikanan antara lain belum terdapatnya mekanisme koordinasi antar instansi yang terkait dengan pengelolaan perikanan, sedangkan pada aspek birokrasi, antara lain terjadinya benturan kepentingan dalam pengelolaan perikanan. Kelemahan pada aspek hukum antara lain masalah penegakan hukum, rumusan sanksi, dan yurisdiksi atau kompetensi relatif pengadilan negeri terhadap tindak pidana di bidang perikanan yang terjadi di luar kewenangan pengadilan negeri tersebut.

Melihat beberapa kelemahan yang terdapat dalam UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan di atas, maka dirasa perlu untuk melakukan perubahan terhadap Undang-Undang tersebut, yang meliputi: (1) mengenai pengawasan dan penegakan hukum menyangkut masalah mekanisme koordinasi antar instansi penyidik dalam penanganan penyidikan tindak pidana di bidang perikanan, penerapan sanksi (pidana atau denda), hukum acara, terutama mengenai penentuan batas waktu pemeriksaan perkara, dan fasilitas dalam penegakan hukum di bidang perikanan, termasuk kemungkinan penerapan



tindakan hukum berupa penenggelaman kapal asing yang beroperasi di wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia; (2) masalah pengelolaan perikanan antara lain kepelabuhanan perikanan, konservasi, perizinan, dan kesyahbandaran; (3) diperlukan perluasan yurisdiksi pengadilan perikanan sehingga mencakup seluruh wilayah pengelolaan perikanan Negara Republik Indonesia.

Transportasi merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan Wawasan Nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antarbangsa. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri.

Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumberdaya alam yang besar tetapi belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Menyadari pentingnya peran transportasi tersebut, angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional yang terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah, dan efisien. Angkutan laut yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah melalui perairan perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya



meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim dapat diuraikan sebagai berikut: (1) pengaturan untuk bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas *cabotage* dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan, dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan. Dalam rangka pemberdayaan industri angkutan laut nasional, dalam Undang Undang ini diatur pula mengenai hipotek kapal.

Pengaturan ini merupakan salah satu upaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan berdasarkan peraturan perundangundangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya; (2) pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta secara proposional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan; (3) pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam "*International Ship and Port Facility Security Code*"; dan (4) pengaturan untuk bidang perlindungan lingkungan maritim memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya dengan mengakomodasikan ketentuan

internasional terkait seperti *"International Convention for the Prevention of Pollution from Ships"*.

Selain hal tersebut di atas, yang juga diatur secara tegas dan jelas dalam Undang-Undang ini adalah pembentukan institusi di bidang penjagaan laut dan pantai (*Sea and Coast Guard*) yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri. Penjaga laut dan pantai memiliki fungsi komando dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, dan fungsi koordinasi di bidang penegakan hukum di luar keselamatan pelayaran. Penjagaan laut dan pantai tersebut merupakan pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut dan perkuatan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP). Pertanyaannya adalah bagaimana keberadaan KPLP setelah hadirnya Bakamla berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Untuk itu dibutuhkan percepatan pengalihan sumber daya baik yang menyangkut dengan SDM maupun peralatan kepada Bakamla yang disertai dengan identikasi sistem koordinasi yang harus dibangun dalam kaitannya dengan penegakan hukum keamanan dan keselamatan di laut.

Pada tanggal 11 Desember 1982 UNCLOS 1982, menetapkan asas-asas dasar untuk penataan kelautan. UNCLOS 1982 merupakan suatu perjanjian internasional sebagai hasil dari negosiasi antar lebih dari seratus negara, yang mengatur materi yang begitu luas dan kompleks. Secara rinci UNCLOS 1982 menetapkan hak dan kewajiban, kedaulatan, hak-hak berdaulat dan yurisdiksi negara-negara dalam pemanfaatan dan pengelolaan laut.

UNCLOS 1982 telah merumuskan pengaturan secara internasional bagi pelbagai kegiatan kelautan, ke dalam suatu dokumen yang terdiri atas 320 pasal dan aturan-aturan tambahannya yang dimuat dalam 9 buah lampiran serta beberapa resolusi pendukungnya. Secara keseluruhan UNCLOS 1982 ini merupakan suatu kerangka pengaturan yang sangat komprehensif dan meliputi hampir semua kegiatan di laut, sehingga dianggap sebagai *"a constitution for the oceans"*.



Dalam UNCLOS 1982 setiap Negara pantai (coastal state) berkewajiban, antara lain, untuk: menetapkan batas laut teritorialnya, menetapkan dan mempublikasikan alur laut dan skema pemisahan lalu-lintas laut (*traffic separation scheme/TSS*) di peta pelayaran, tidak menghambat perjalanan kapal asing yang sedang melakukan *innocent passage*, memberitahukan adanya daerah-daerah yang berbahaya di lintas pelayaran, tidak memungut biaya apapun terhadap kapal-kapal asing yang hanya melintas, membuat peraturan nasional untuk kepentingan konservasi sumber daya hayati di laut bebas, bekerjasama dengan negara-negara lain dalam upaya konservasi dan pengelolaan sumber daya hayati di laut bebas, menetapkan ujung luar *continental margin*.

Implementasi UNCLOS 1982 bagi Indonesia sebagai Negara Kepulauan adalah terkait dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang harus ditetapkan. Dalam hal ini Indonesia telah menetapkan jalur pelayaran yang membelah perairan arah utara-selatan dalam ALKI I, ALKI II dan ALKI III. Penting untuk dicatat bahwa sejumlah negara maritim di dunia masih menuntut Indonesia untuk membuka jalur pelayaran dalam ALKI arah timur-barat. Terhadap kenyataan ini dibutuhkan pemikiran yang benar-benar matang untuk menjawab permintaan negara maritim lainnya tersebut mengingat jalur timur-barat ini sangat vital dari perspektif keamanan dan pertahanan negara.

Masalah lain yang perlu pemikiran dan tindakan nyata dari berlakunya UNCLOS 1982 adalah terkait dengan ketentuan Pasal 62 yang memberikan isyarat kewajiban negara pantai untuk memberikan kesempatan kepada negara-negara lain untuk mengeksploitasi sumber daya hayati di perairan ZEE dalam hal negara pantai belum memanfaatkan perairannya secara utuh. Ukuran kemampuan negara pantai untuk mengeksploitasi potensi perikanan di ZEE adalah tersedianya armada tangkap dengan penetapan *Maximum Sustainable Yield (MSY)* dan *Total Allowable Catch (TAC)*. Untuk menetapkan kedua indikator inilah yang masih sulit untuk dilakukan mengingat sampai dengan saat ini Indonesia mengalami



kesulitan dalam mencatat hasil tangkapan nelayan dikarenakan banyak faktor di antaranya terjadinya praktik jual-beli hasil tangkap di tengah laut kepada kapal-kapal ikan asing. Di samping itu keberadaan pelabuhan perikanan tidak dikelola dengan baik sehingga yang berhubungan dengan aspek-aspek pendataan hasil tangkap menjadi sangat lemah. Untuk itu negara wajib membenahi keberadaan dari pelabuhan-pelabuhan perikanan di Indonesia berbasis teknologi. Hal ini dikarenakan sebagian besar dari ketentuan-ketentuan dalam UNCLOS 1982 pengimplementasiannya bergantung kepada penggunaan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan secara efektif, serta kerjasama internasional untuk mengembangkan dan meningkatkan kemampuan negara-negara berkembang.

2) Regulasi dan Pengembangan Kelembagaan

Analisis yang memadai terhadap produk hukum yang berkaitan dengan pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya di laut dan wilayah pesisir ditunjukkan dengan menggambarkan 3 UU penting, yakni UU Perikanan, UU Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil dan UU Pengelolaan Lingkungan Hidup. Empat ketentuan kontroversial dari UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan yang kemudian diubah dengan UU No. 45 Tahun 2009 tentang Perubahan UU NO. 31 Tahun 2004. **Pertama**, ketentuan tentang pembentukan Dewan Pertimbangan Pembangunan Perikanan Nasional akan tumpang tindih kewenangannya dengan kehadiran Dewan Maritim Indonesia dengan Menteri Kelautan dan Perikanan RI sebagai Ketua Hariannya. **Kedua**, ketentuan tentang pemberian akses bagi kapal asing. Ada kontradiksi dalam isi Pasal 29 ayat 1 yang menyebutkan bahwa usaha perikanan di wilayah penangkapan (WPP-NRI) Indonesia hanya boleh dilakukan oleh WNI atau Badan Hukum Indonesia. Namun ayat berikutnya justru mengizinkan orang atau Badan Hukum Asing untuk melakukan penangkapan ikan di ZEE Indonesia sepanjang berkaitan dengan kewajiban Indonesia yang berdasarkan persetujuan internasional atau ketentuan hukum internasional. **Ketiga**, ketentuan tentang kelengkapan persyaratan pendaftaran kapal

perikanan Indonesia. Persyaratan yang dibuat sangat standar. Dokumen hanya terdiri atas bukti kepemilikan, identitas pemilik dan surat ukur. Kondisi ini menyebabkan perairan RI sering sekali dijadikan tempat penjarahan yang dilakukan kapal-kapal asing. **Keempat**, ketentuan tentang kebebasan nelayan kecil. Kebebasan yang diberikan kepada nelayan kecil untuk menangkap ikan di seluruh wilayah perairan RI terkadang bertabrakan dengan adanya filosofi hukum adat atau kearifan lokal masyarakat tertentu. Idealnya yang terakhir harus mengenyampingkan yang pertama agar tidak menimbulkan persoalan.

Selain itu, kondisi seperti ini akan bermanfaat bagi masyarakat lokal untuk menggunakan alat-alat penangkapan lokal yang lebih mengedepankan konservasi laut daripada sekedar eksploitasi hasil laut.

Terkait UU No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (UUPWP3K), UU ini berorientasi pada konservasi dan eksploitasi secara relatif berimbang. Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (WP3K) perlu dijaga kelestariannya dan dimanfaatkan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Kewenangan pengelolaan WP3K diperoleh dengan pemberian Hak Pengusahaan Perairan Pesisir (HP3). Ini merupakan hak atas bagian-bagian tertentu dari perairan pesisir untuk usaha kelautan dan perikanan, serta usaha lain yang terkait dengan pemanfaatan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil yang mencakup atas permukaan laut dan kolam air sampai dengan permukaan dasar laut pada batas keluasan tertentu.

HP3 diberikan kepada perseorangan (WNI), Badan Hukum dan Masyarakat Hukum Adat (MHA). Pemberian HP3 dilakukan setelah syarat teknis dan administratif dan syarat operasional dipenuhi. HP3 diberikan untuk luasan dan waktu tertentu yaitu 20 tahun dan dapat diperpanjang untuk 20 tahun lagi. Walaupun dalam tataran normatif MHA diakui dan diberikan ruang yang sangat luas untuk melakukan pengelolaan HP3, namun dalam prakteknya tidak selalu berjalan mulus. Pengakuan dan Perlindungan MHA di Indonesia adalah sesuatu

yang paradoks dalam komitmen untuk menjaga dan memelihara kearifan lokal.

HP3 yang sebenarnya dapat dimanfaatkan oleh nelayan dan masyarakat pesisir dalam luasan yang terbatas dengan pengawasan pemerintahan desa, sayangnya sudah dicabut berdasarkan Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 03/PUU-VII/Tahun 2010. Dengan putusan ini berarti konsep HP3 telah ditiadakan dalam sistem pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil secara nasional. Dalam konteks ini diperlukan pemikiran ulang untuk kembali menghidupkan ketentuan-ketentuan tentang HP3 dengan luasan dan peruntukan yang terbatas hanya untuk kebutuhan masyarakat pesisir dan nelayan tradisional yang dapat dimanfaatkan bagi pengalihan kegiatan perikanan tangkap kepada perikanan budi daya dengan sistem keramba apung yang menggunakan kolom air dengan alas hak HP3 tersebut.

UU No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPLH) menunjukkan visi berkelanjutan yang menjanjikan bagi pelestarian LH, termasuk juga di wilayah pesisir/pantai. Jaminan bahwa negara akan bertindak terhadap setiap orang atau badan hukum yang melakukan kegiatan yang dilarang dan melanggar baku mutu dan kriteria baku kerusakan lingkungan hidup di Indonesia acapkali sulit di implementasikan penegakan hukumnya. Sebagai pemegang hak atas sumberdaya alam (SDA), sering sekali negara dirugikan akibat eksploitasi SDA.

Untuk merumuskan perencanaan pengembangan hukum di sektor kelautan harus memperhatikan sekurang-kurangnya tiga hal: (1) Dasar rencana pengembangan hukum mestinya berbasis pada kebutuhan. Artinya peraturan yang ada didasarkan pada kebutuhan suatu kelompok masyarakat di kawasan pesisir dan berbasis pada prakarsa lokal; (2) Orientasi rencana pengembangan hukum setidaknya meliputi pemanfaatan sumberdaya ikan dan hayati lainnya, menciptakan reformasi kelembagaan ekonomi dan sosial bagi masyarakat, terutama kelompok nelayan, menyiapkan tata ruang yang optimal dalam wilayah penangkapan ikan dan budi daya ikan

dan reaktualisasi nilai-nilai tradisi lokal yang positif dari dalam tubuh masyarakat pesisir; (3) Tujuan dan sasaran pengembangan hukum mestinya mampu menghidupkan kegiatan ekonomi yang produktif berbasis sumberdaya lokal, membuka akses yang luas bagi masyarakat terhadap sumberdaya kelautan dan mampu mendayagunakan potensi ekonomi dan sumber daya pesisir/kelautan secara optimal dengan memperhatikan kelestarian dan keberlanjutan lingkungan.

Diundangkannya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah memberi imbas yang cukup signifikan dari sisi regulasi dan kelembagaan pengelolaan maritim dan kelautan. Berdasarkan ketentuan Pasal 14 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dinyatakan bahwa penyelenggaraan urusan pemerintahan bidang kehutanan, kelautan serta energi dan sumber daya mineral dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah Provinsi. Dengan demikian kewenangan pengelolaan wilayah laut tidak lagi dimiliki oleh kabupaten/kota, terkecuali yang berhubungan dengan pembinaan nelayan tradisional.

Dengan pengalihan kewenangan penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang kelautan ini telah menyebabkan sejumlah kewenangan pemerintah kabupaten/kota yang terdapat di dalam undang-undang lainnya, seperti Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil dan penataan ruang tidak dapat dijalankan lagi. Kebijakan ini diperkirakan akan menjadikan aspek perencanaan dan kelembagaan penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang kelautan, rentang kendalinya semakin menjauh. Sementara dari aspek kewilayahan, posisi wilayah pesisir, laut dan pulau-pulau kecil berada di hadapan pemerintah kabupaten/kota.

Dari aspek pengelolaan kepariwisataan, khususnya kepariwisataan bahari, pengalihan kewenangan penyelenggaraan urusan pemerintahan bidang kelautan ini juga memberikan pengaruh. Sebagaimana diketahui bahwa atas dasar Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang



Kepariwisataan telah disusun Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Nasional (RIPPARNAS) sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011. Dalam PP Nomor 50 Tahun 2011 ditetapkan 222 Kawasan Pengembangan Pariwisata Nasional (KPPN), 50 Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) dan 88 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) yang tersebar pada semua provinsi di Indonesia. Pada KPPN, DPN dan KSPN dimaksud umumnya berada pada kawasan perairan pesisir dan pulau-pulau kecil yang potensial dalam pengembangan wisata bahari. Dalam konteks pengembangan kepariwisataan bahari ini, kiranya pengalihan kewenangan penyelenggaraan urusan pemerintahan di laut dari kabupaten/kota kepada pemerintah provinsi ternyata membawa dampak juga dalam aspek pengembangan kepariwisataan bahari.

3.4. Keamanan

Masalah keamanan maritim dan kelautan merupakan isu penting berkaitan dengan banyaknya kerugian negara. Beberapa masalah keamanan laut meliputi:

1) Perompakan

Transportasi laut merupakan alternatif angkutan termurah bagi pemindahan barang dan orang dibandingkan moda angkutan lainnya. Saat ini sebagian besar alur transportasi minyak dunia dan ekspor barang mentah lainnya dilakukan melalui alur Samudera Hindia dan Selat Malaka. Hal ini menjadikan Indonesia sebagai nadi perdagangan dunia yang ramai, namun rawan terhadap kejahatan di laut seperti perompakan. Perompakan dilakukan oleh bajak laut dengan merampas kapal dan atau muatannya melalui cara kekerasan di laut. Dalam perjalanan waktu, definisi bajak laut tidak sesuai lagi, karena kejahatan tidak hanya terjadi di laut internasional, tetapi di laut teritorial bahkan sampai ke anak sungai, dan kejahatan yang dilakukan tidak terbatas pada harta benda, tetapi juga jiwa manusia.



Beberapa negara menyarankan pendirian badan internasional untuk secara lebih efektif mempromosikan dan mengatasi masalah keamanan di lautan. Pada tahun 1948 misalnya, konferensi internasional di Geneva mengadopsi sebuah konvensi yang secara resmi mendirikan *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*. Pada tahun 1982 namanya diubah menjadi *International Maritime Organization (IMO)*. Tujuan organisasi ini menyediakan sarana kerjasama antar negara untuk membantu pemerintah dalam bidang keamanan di laut. Tahun 1983, Swedia mengajukan kertas kerja untuk mendirikan *Maritime Safety Committee (MSC)*. Pada tahun 1999 didirikan pula *International Maritime Bureau (IMB)* oleh *International Chamber of Commerce* dalam rangka menangani lebih serius kasus kriminal di lautan, karena pada tahun 1984 hingga akhir November 1999 telah terjadi lebih kurang 1.587 serangan yang dilakukan bajak laut terhadap kapal-kapal yang sedang berlayar di seluruh dunia. Gangguan keamanan di wilayah perairan Indonesia menuntut penegakan hukum oleh satuan-satuan keamanan nasional di bawah koordinasi Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang harus menjalankan tugas dan fungsinya sebagai amanah Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

2) Konflik Antar Nelayan

Konflik antar nelayan masih sering terjadi, misalnya konflik nelayan dengan pemilik pukat *trawl*, konflik nelayan tradisional dengan nelayan modern, dan konflik antara nelayan yang memihak keberlanjutan sumberdaya alam dengan yang tidak memihak. Ini seharusnya dapat diselesaikan dengan baik oleh pihak yang berwenang dan yang bersengketa, namun pada kenyataan oleh sebab penegakan hukum yang belum baik, nelayan merasa tidak mendapat perlakuan yang seharusnya mereka terima. Kegiatan penangkapan dengan pukat *trawl* misalnya tidak saja dapat merusak lingkungan, tetapi dapat menciptakan pengangguran bagi nelayan kebanyakan. Kebijakan dalam bentuk Keppres dan Kepmen bagi nelayan dan pengusaha sudah banyak dikeluarkan, hanya saja pelaksanaan



di lapangan bisa berbeda. Salah satu solusi dalam menyelesaikan konflik adalah pengaturan zona wilayah tangkap. Selain itu dari sisi kenyamanan berusaha nelayan perlu diberi asuransi.

3) Pencurian Ikan

Adanya Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) menyebabkan Indonesia menjadi tempat lalu lintas internasional. Konsep ZEE memberikan alternatif *open access* yaitu memberikan kewenangan bagi negara untuk mengelola sumberdaya di ZEE. Karena Indonesia sebagai pemilik ZEE belum mampu secara optimal memanfaatkan ZEE, pihak asing sering kemudian merasa berhak untuk memanfaatkannya sehingga pencurian ikan tidak dapat dihindari.

Pencurian ikan di wilayah ZEE Indonesia oleh kapal asing seringkali disertai dengan perusakan lingkungan. Beroperasinya kapal dengan alat tangkap *trawl* dan modifikasinya (pukat harimau, pukat grandong, pukat setan) menyebabkan tangkapan nelayan tradisional berkurang. Upaya pengamanan laut dari pencurian ikan selama ini juga terkendala oleh sarana, prasarana, dan pembiayaan serta kurangnya personel untuk pengawasan dan pengamanan laut-laut di Indonesia.

4) Penyelundupan Manusia

Penyelundupan manusia meningkat dalam era globalisasi sekarang ini, seiring dengan meningkatnya arus perjalanan, komunikasi, dan perpindahan tenaga kerja. Konflik politik dan kemanusiaan di beberapa negara seperti Afghanistan, Irak, Myanmar, dan Srilanka menyebabkan terjadinya aliran pengungsi keluar negeri, terutama ke Australia yang berada di bagian Selatan kawasan Asia Tenggara. Indonesia merupakan negara transit yang harus dilalui para migran tak legal tersebut.

Banyaknya imigran gelap Indonesia disebabkan selain karena secara geografis Indonesia merupakan negara terdekat tujuan imigran, juga disebabkan lemahnya pengawasan

kawasan perbatasan sehingga mudah untuk dimasuki dan dilalui imigran gelap. Penyelundupan manusia ini menjadi beban bagi Indonesia, karena imigran gelap ini dititipkan di rumah-rumah detensi imigrasi atau dititipkan di lapas. Beberapa faktor rawannya imigran gelap masuk ke Indonesia adalah: (1) pintu masuk ke Indonesia cukup banyak; (2). Jumlah petugas imigrasi dan pos pemeriksaan keimigrasian juga terbatas; (3). banyak pelabuhan tidak resmi menjadi pintu masuk imigran gelap, sehingga Indonesia seperti halaman rumah tanpa pagar, dan (4). lemahnya manajemen kawasan perbatasan.

5) Batas Wilayah Laut

Antara Indonesia dengan negara tetangga seperti Malaysia terdapat beberapa batas wilayah laut yang belum diselesaikan, diantaranya Blok Ambalat Timur, Selat Malaka, dan sejumlah pulau di Utara Kepulauan Karimun dan Pulau Bintan. Hal ini menjadikan perbatasan Indonesia rawan masalah. Penangkapan ikan oleh nelayan sering menjadi persoalan antar negara, karena nelayan sering kali melewati tapal batas negara. Belum terselesaikannya tapal batas antara perairan Indonesia dengan perairan sejumlah negara tetangga baik tapal di batas pada ZEE maupun landas kontinen dapat menyebabkan berbagai cadangan sumber daya alam yang terdapat di kawasan perbatasan yang belum diselesaikan tersebut belum dapat dimanfaatkan.

Disamping itu Indonesia juga harus membuat batas pada perairan dalam. Yang dimaksud dengan perairan dalam atau perairan nasional, yaitu perairan yang terletak ke arah dalam dari garis batas pengukur laut teritorial atau pengukur zona-zona maritim lainnya. Secara umum terdiri dari teluk, muara dan pelabuhan dan perairan-perairan yang tertutup oleh garis pangkal lurus (*straight baselines*). Negara pantai memiliki kedaulatan penuh pada perairan pedalaman/*internal waters*, sehingga tidak terdapat hak *innocent passage* bagi kapal-kapal asing, sebagaimana yang terdapat pada laut teritorial.



IV. REKOMENDASI

Berdasarkan analisis dan pembahasan di atas, rekomendasi yang diberikan adalah :

4.1 Sosial Budaya

- 1) Mengembalikan laut sebagai salah satu agenda pembangunan bangsa harus menjadi program dan kegiatan yang berkesinambungan.
- 2) Menggali kearifan lokal untuk menumbuhkan kecintaan terhadap kemaritiman dan kelautan.
- 3) Kebesaran Indonesia sebagai bangsa pelaut harus digelorkan dalam kehidupan bermasyarakat , berbangsa dan bernegara.
- 4) Membangun karakter budaya maritim dan kelautan melalui pendidikan formal dan informal.

4.2 Ekonomi dan Lingkungan

- 1) Pengelolaan wilayah pesisir dilakukan secara terpadu dan berkelanjutan dengan membangun kemitraan masyarakat dengan pemangku kepentingan, mulai dari aspek pendanaan, bantuan teknis, manajemen, penyediaan input, pemasaran produk perikanan, hingga pengolahan produk perikanan yang terkait, baik di pusat maupun di daerah.
- 2) Pembangunan sentra perikanan, pelabuhan nusantara, pelabuhan perikanan dan armada perintis perlu dipercepat dengan dukungan perencanaan tata ruang wilayah maritim dan kelautan.
- 3) Reformasi bidang perbankan pada sektor pembiayaan di bidang maritim dan kelautan dengan memberikan perlakuan khusus kepada pelaku usaha maritim dan kelautan, baik dalam hal tingkat suku bunga, waktu pinjaman maupun agunan.
- 4) Dibutuhkan kebijakan fiskal yang berpihak kepada sektor industri maritim dan kelautan dengan memberikan *tax holiday*.

- 5) Dana pemberdayaan yang diberikan oleh pemerintah pusat dapat juga dijadikan sebagai modal oleh pemerintah daerah untuk mendirikan Bank Perkreditan Rakyat (BPR), BPRSyariah, Baitul Maal wat Tamwil.
- 6) Pengembangan kualitas dan kuantitas SDM dapat dilakukan melalui pengembangan standar kompetensi SDM di bidang kelautan, peningkatan dan penguatan peran iptek, riset dan sistem informasi kelautan, serta pengembangan lembaga pendidikan kemaritiman dan kelautan.
- 7) Dalam rangka pengendalian perubahan iklim global, diperlukan diplomasi dan lobi terhadap negara-negara industri untuk melaksanakan komitmen perjanjian internasional terkait dengan pengurangan emisi.
- 8) Terbangunnya badan logistik nasional yang meningkatkan transportasi jasa kelautan.

4.3 Hukum

- 1) Pemerintah perlu melakukan harmonisasi terhadap semua produk hukum yang terkait dengan perairan yang meliputi:
(1) pengaturan rezim wilayah perairan meliputi Perairan Pedalaman, Perairan Kepulauan dan Laut Teritorial serta Wilayah Yurisdiksi meliputi Zona Tambahan, ZEE dan Landas Kontinen sesuai dengan UNCLOS 1982;
(2) pengaturan kemaritiman meliputi ketentuan pelayaran, kepelabuhanan, kepabeanan, keimigrasian, karantina dan lain sebagainya dengan melakukan penyesuaian terhadap berbagai perkembangan berbagai regulasi dan protokol yang dikeluarkan oleh IMO.
- 2) Mendorong percepatan pengintegrasian penyusunan rencana tata ruang pulau, rencana tata ruang perairan di setiap daerah provinsi, yang diharmonisasi dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.
- 3) Dalam rangka implementasi UNCLOS 1982 dibutuhkan regulasi khusus yang mengatur tentang pendataan hasil tangkap perikanan guna memperlihatkan kemampuan Indonesia sebagai negara pantai dalam memanfaatkan secara

penuh potensi sumber daya perikanan yang ada di perairan ZEE Indonesia.

- 4) Dalam upaya diversifikasi usaha nelayan dari perikanan tangkap yang sering terindikasi *over fishing* ke perikanan budi daya, pemerintah perlu melakukan kaji ulang terhadap keberadaan Hak Pengusahaan Perairan Pesisir (HP3) yang telah dicabut oleh Mahkamah Konstitusi dalam Putusan Nomor: 3/PUU-VII/2010. Keberadaan HP3 perlu ditata ulang dengan memberikan batasan luasan yang cukup dikelola di tingkat Pemerintahan Desa. Dengan demikian Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa dan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2014 tentang Desa perlu direvisi dengan memasukkan substansi tentang HP3 bagi desa-desa di Nusantara yang memiliki wilayah perairan.
- 5) Pemerintah perlu mengkaji ulang keberadaan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 yang mengalihkan kewenangan pengelolaan wilayah laut kepada Pemerintah Provinsi dari Pemerintah Kabupaten/Kota, sebab sejumlah Undang-undang masih memberikan kewenangan pengelolaan laut kepada Pemerintah Kabupaten/Kota seperti Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil.
- 6) Masih terkait dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah pada sisi yang lain implementasinya masih belum jelas dan ada kesan tidak dijalankan dengan serius oleh Pemerintah. Hal ini dibuktikan dengan belum terdelegasikannya beban kerja yang bertambah di tingkat provinsi dengan aspek pendanaan, manajemen dan sumber daya. Pemerintah Pusat dengan Visi Kemaritimannya yang sangat kuat, baru menguatkan Instutusi di Tingkat Pusat, sementara pada sisi yang lain instansi di daerah masih belum dilibatkan secara optimal dan berada dalam kebimbangan besar bagaimana menjalankan semua kewenangan di bidang kelautan yang tadinya dijalankan oleh Pemerintah Kabupaten/Kota.

- 7) Pemerintah perlu mendorong percepatan penyusunan Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Daerah (RIPPDA) di Tingkat Daerah. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata dan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional.
- 8) Keberadaan Bakamla perlu melibatkan Pemerintahan Daerah yang masih belum mendapat tempat dalam Struktur Bakamla sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut.
- 9) Terkait dengan upaya meningkatkan kesejahteraan nelayan, direkomendasikan agar perlindungan terhadap nelayan melalui program asuransi perlu diwujudkan dengan melibatkan kehadiran negara.

4.4 Keamanan

- 1) Masalah-masalah yang timbul dalam bidang keamanan dapat diatasi dengan baik oleh Bangsa Indonesia, guna mencapai suatu keadaan yang dinamakan ketahanan nasional. Untuk mencapai keadaan tersebut, terdapat suatu prosedur yang dinamakan geostrategi. Secara umum, geostrategi merupakan upaya untuk memperkuat ketahanan di berbagai bidang, yaitu bidang ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, militer, kehidupan beragama, dan pembangunan.
- 2) Dalam melakukan perundingan tapal batas dengan sejumlah negara tetangga, Pemerintah melalui kementerian dan instansi terkait perlu melakukan upaya diplomasi dan pendekatan yang didukung oleh ketersediaan data teritorial yang komprehensif guna memenangkan daya tawar dalam berbagai perundingan tapal batas.
- 3) Di samping masalah perbatasan dengan negara tetangga, Pemerintah secepatnya melakukan tata batas perairan dalam yang didukung dengan data geo-spatial yang dibutuhkan bagi berbagai kegiatan perencanaan baik di tingkat pusat maupun daerah.



- 4) Dalam rangka pelaksanaan tugas-tugas keamanan maritim dan kelautan, kelembagaan Bakamla perlu secepatnya dilengkapi dengan alat-alat pertahanan keamanan utamanya kapal-kapal patroli yang secara merata berada pada berbagai kawasan perairan yang rawan kejahatan di perairan.



V. PENUTUP

Sebuah visi dan misi bersama harus ada pada semua aras institusi negara yang dituangkan dalam bentuk kebijakan kemaritiman dan kelautan dengan implikasi secara ekonomi sehingga sektor maritim dan kelautan menjadi aras utama dalam kebijakan pembangunan nasional. Inilah yang kemudian menjadi tugas besar dari semua komponen bangsa untuk menjawab problem struktural bangsa yakni kemiskinan, keterbelakangan, dan ketergantungan terhadap negara maju seperti bertambahnya jumlah utang, Pemerintah harus mampu mengelola potensi maritim dan kelautan untuk kepentingan perekonomian nasional dengan tidak hanya mengandalkan kehadiran kementerian terkait, tetapi juga harus membangun keterkaitan dan koordinasi dengan pemangku kepentingan lainnya baik di pusat maupun daerah.



SENARAI PUSTAKA

- Abdullah S. 2013. Effect of Malay-China Trade Relations During the Malacca Sultanate on the Emergence of Chinese Peranakan Community. *World Journal of Islamic History and Civilization* 3 (4): 143-149.
- Andaya L Y. 2010. *Malay Connectivities and Networks in Early Modern Eastern Indonesia*. https://icssis.files.wordpress.com/2012/05/0609082010_02.pdf
- Anonim. 2012. Carut marut sistem pendidikan pelayaran di Indonesia. <http://indonesiasailor.blogspot.com/2011/07/normal-0-false-false-false-en-us-x-none.html>
- Anonim. 2014. *Indonesia Raksasa Maritim: Masih Tertidur Lelap*. <http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/8386/Indonesia.a.raksasa.Maritim.Masih.Tertidur.Lelap>. Diakses 1 Oktober 2014
- Aji Sularso. Poros Maritim dan Tol Laut. *Majalah Maritim* Edisi Oktober 2014. <http://ajisularso.com/poros-maritim>.
- Asnan G. 2002. *Transportation on the West Coast of Sumatra in the Nineteenth Century*. *Bijdragen tot de Taal, Land en Volkenkunde*, No. 158(4): 727-741.
- Begi Hersutanto. 2009. *Makna Negara Kepulauan*. Badan Koordinasi Keamanan Laut. Jakarta. 2009.
- BPS. 2014. *Pendapatan Domestik Bruto*. http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?kat=2&tabel=1&daftar=1&id_subyek=11¬ab=1. Diakses 3 Oktober 2014.
- Dahuri R. 2012. *Aplikasi Blue Economy Dalam Pembangunan Kelautan Berkelanjutan*. <http://rokhmindahuri.info/2012/10/10/1155/>
- Dahuri, R. 2013. *Potensi Ekonomi Maritim di Indonesia*, <http://dilautankitajaya.blogspot.co.id/2014/11/potensi-ekonomi-maritim-indonesia.html>. Diakses 30 Oktober 2015.
- Dewan Kelautan Indonesia. 2012. *Kebijakan Ekonomi Kelautan dengan Model Ekonomi Biru*. Kementerian Kelautan dan



- Perikanan. Sekretariat Jenderal. Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia
- Drakard J. 1989. An Indian Ocean Port: Sources for the Earlier History of Barus. *Archipel* 37(37): 53-82.
- Guillot C. 2008. *Barus Seribu Tahun Yang Lalu*. Jakarta: KPG Gramedia.
- Ikanbijak.wordpress.com/2008/04/18/66/
- Ingmanson, D.E & Wallace,W.J. (1995) Synthetic Organic Compounds (pp.423-424). *The State of the Marine Environment* (pp. 445-446).
- Kamaluddin, Laode. 2002. *Pembangunan Ekonomi Maritim di Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Kamaluddin, Laode. 2005. *Indonesia sebagai Negara Maritim dari Sudut Pandang Ekonomi*, UMM Press, Malang.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. 2014. *Pembangunan kelautan dalam RPJMN 2015-2019*. Presentasi dalam Rapat Koordinasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, Tema: RKP 2015 dan RPJMN2015-2019.
- Knaap G. 2006. All About Money: Maritime Trade in Makassar and West Java Around 1997. *JESHO* 49(4): 482-508
- Kompas, Rabu, 27 Nopember 2014. Halaman 1, Kolom 6 dan 7.
- Kusumastanto T. 2012. *Pemberdayaan Sumberdaya Kelautan, Perikanan Dan Perhubungan Laut dalam Abad XXI*. <http://www.lfip.org/english/pdf/bali-seminar/pemberdayaan%20sumber%20daya%20kelautan%20%20tridiyo%20kusumastanto.pdf>. Diakses 6 Oktober 2014.
- Limbong B. 2014. *Poros Maritim*. Jakarta: Pustaka Margaretha.
- LIPI. 2015. *National Research Plan on Indian Ocean*. Presentasi dalam Indian Ocean Academic Forum. Bogor 5-6 Mei 2015.
- Meuraxa D. 1973. *Masuknya Islam ke Bandar Barus Sumatera Utara*. Medan: Penerbit Saster.



- Nasution MA, Badaruddin, Subhilhar. 2005. *Isu-isu Kelautan Dari Kemiskinan Hingga Bajak Laut*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Nono. 2014. *Nono Sampono Nyatakan Urgensi Payung Undang-undang Kemaritiman*.
<http://metroballi.com/2014/08/27/nono-sampono-nyatakan-urgensi-payung-undang-undang-kemaritiman/>. Diakses 3 Oktober 2014.
- Norberg-Hodge H. *Shifting Direction: From Global Dependence to Local Interdependence*.
http://www.rightlivelivelihood.org/fileadmin/Files/PDF/Literature_Recipients/Ladakh/Norberg-Hodge_-_Shifting_Direction.pdf
- Pujayanti A. *Budaya Maritim, Geo-Politik dan Tantangan Keamanan Indonesia*. Buku lintas Tim 3. Berkas.dpr.go.id.
- Purwanto, Bambang, Beberapa Catatan Historiografis Atas Naskah Akademik Negara Maritim Bermartabat. Makalah disampaikan pada Lokakarya Menegakkan Negara Maritim Bermartabat, Universitas Sumatera Utara, Medan, 12 Oktober 2015.
- Rakhmindyarto, Sinulingga WF. *Ekonomi Biru untuk Maritim Indonesia yang Berkelanjutan*. Badan Kebijakan Fiskal. Kementerian Keuangan.
<http://www.kemenkeu.go.id/sites/default/files/Ekonomi%20Biru%20Maritim%20Indonesia%20Berkelanjutan.pdf>.
- Satuan Kerja Dewan Kelautan Indonesia, *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Hukum Laut Internasional (Unclos 1982) Di Indonesia*, Departemen Kelautan Dan Perikanan, 2008.
- Siregar DD. 2004. *Manajemen Aset Strategi Penataan Konsep Pembangunan Berkelanjutan Secara Nasional Dalam Konteks Kepala Daerah Sebagai CEO's pada Era Globalisasi dan Otonomi Daerah*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Solihin A. 2011. *Hukum Agraria: Pengantar Hukum Bagi Hasil Perikanan di Indonesia*. Jakarta: Tatanusa.



- Sukoyono S. 2015. *Refleksi 2014 dan Outlook 2015 Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia*.
- Sulistiono ST, Rochwulaningsih Y. 2013. Contest for Hegemony: The Dynamics of Inland and Maritime Cultures Relations in the History of Java Island, Indonesia. *Journal of Marine and Island Cultures* 2(2): 115-127.
- Sutisna DH. 2012. *Potensi Ekonomi Kelautan Mampu Menyejahterakan Rakyat Indonesia*. http://www.dekin.kkp.go.id/?q=news&id=201208021009_08355974768552433825750659740299. Diakses 6 Oktober 2014.
- Tukan, Markus. Poros Maritim Indonesia Harapan dan Tantangan. <http://slideplayer.info/slide/3714794>.
- Windari, Retno, 2009. *Hukum Laut Zona-zona Maritim Sesuai UNCLOS 1982 dan Konvensi-konvensi Bidang Maritim*. Bakorkamla. Jakarta.
- Yeo W. 2012. *Palembang in the 1950s: Remaking and Unmaking of A Region*. Disertasi, University of Washington.
- <http://dedy-meguru.blogspot.com/2013/03/analisis-putusan-mahkamah-internasional.html>
- <http://suaracargo.com/2014/09/08/tiga-masalah-utama-kemaritiman-di-indonesia/>
- <http://www.jurnalnet.com/konten.php?nama=BeritaUtama&topic=88id=1642>
- <http://www.mongabay.co.id/2013/12/14/penelitian-hutan-mangrove-sumatera-utara>
- <http://www.bakosurtanal.go.id>
- www.academia.edu/.../Merajut_Kembali_Negara_Maritim_Indonesia.