

MENGELOLA LAUT UNTUK KESEJAHTERAAN RAKYAT

Refleksi untuk Indonesia Sejahtera

PENGARANG

Dr. Ir. SRI PURYONO KARTO SOEDARMO, M.P.

EDITOR

Agus Widyanto, Nila Ardhianie, Amir Mahmud

MENGELOLA LAUT UNTUK KESEJAHTERAAN RAKYAT

Refleksi untuk Indonesia Sejahtera

PENGARANG

Dr. Ir. SRI PURYONO KARTO SOEDARMO, M.P.

EDITOR

Agus Widyanto, Nila Ardhanie, Amir Mahmud

DESAIN SAMPUL

Putut Wahyu W

TATA LETAK

Christian Wahyu S

Pertama kali diterbitkan dalam bahasa Indonesia
pada 2018 oleh Penerbit Undip Press
Semarang

ISBN:

Hak cipta dilindungi undang-undang
Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian
atau seluruh isi buku ini tanpa izin tertulis oleh Penerbit.

xx + 157 hlm : 15 x 23,5 cm

Persembahan dan Ucapan Terima Kasih
Kepada Yang Tercinta

Bapak/Ibu H. Sujatno HM

Istri : Dr. Hj. Rini Budi Hastuti, M.SI

Anak : Mas Farid dan Mbak Anti
Mas nDaru dan Mbak Nunik

Cucu : Nindy
Mika

*Majulah tanpa menyingkirkan
Naiklah tinggi tanpa menjatuhkan*

*Jadilah baik tanpa menjelekan
Jadilah benar tanpa menyalahkan*

SAMBUTAN

Kembali Akrab dengan Laut

Oleh: Budi Susilo Soepandji

PENGETAHUAN dan pemahaman kita tentang laut harus terus diasah karena laut bukan hanya berisi kekayaan yang terkandung di dalamnya, tapi laut pula yang menyatukan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) menjadi satu bangsa yang berdaulat. Karena itu saya selaku pimpinan Lemhannas, menyambut baik atas upaya Sri Puryono, peserta Program Pendidikan Singkat Angkatan (PPSA) XX 2015 Lemhannas ri Tahun 2015 yang akan menerbitkan hasil Taskap (Kertas Karya Perorangan) menjadi sebuah buku. Penerbitan buku yang bersumber dari Taskap bukan saja menjadi salah satu cara mempertanggungjawabkan konsepsi pemikiran peserta program pendidikan Lemhannas kepada publik, tapi juga bisa menambah referensi pemikiran tentang permasalahan ketahanan nasional yang berkaitan dengan banyak hal termasuk soal kelautan.

Karya pemikiran yang dikemas dalam buku berjudul “Mengelola Laut Untuk Kesejahteraan Rakyat” ini sungguh relevan dengan program besar pembangunan nasional kita sekarang maupun di masa

mendatang. Laut bukan saja merupakan masalah strategis bagi bangsa kepulauan, tapi juga menawarkan berbagai potensi yang jika dikelola dengan baik dan benar akan memberi kontribusi yang besar bagi pembangunan bangsa dan negara kita. Oleh karenanya, dapat dipahami bahwa penetapan sektor kelautan sebagai prioritas pembangunan di bawah kepemimpinan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla, mendorong munculnya pemikiran-pemikiran serta konsepsi pengembangan sektor kelautan oleh berbagai kalangan.

Buku yang membahas kelautan sudah banyak diterbitkan dalam kurun waktu beberapa tahun terakhir. Namun demikian, karya Sri Puryono Karto Soedarmo ini layak untuk dibaca sebagai salah satu referensi karena mampu menyajikan berbagai data, fakta dan pemikiran tentang kelautan di wilayah NKRI yang terjalin secara komprehensif. Dimulai dengan pemaparan sejarah dan pemikiran masalah kelautan di era kerajaan-kerajaan Nusantara, kemudian era penjajahan, pra kemerdekaan, dilanjutkan dengan dinamika perjuangan kelautan kita di awal kemerdekaan, sampai pada kondisi sekarang, sangat membantu pembaca memahami dinamika dan konteks besar kelautan kita. Terlihat ada benang merah sejarah budaya kelautan yang bisa dipetik untuk menguatkan pemahaman kita semua. Masa keemasan di laut, masa surut serta kondisi yang melatar-belakangi cukup terpapar dalam buku ini.

Yang membanggakan, sebagai alumni PPSA, Sri Puryono K.S. terampil memakai analisa strategis berdasarkan delapan gatra dalam membedah masalah kelautan, sehingga nuansa pemikiran yang khas dari para peserta pendikan ketahanan nasional pun tergambar secara jelas. Pembahasan mengenai potensi laut kita serta bagaimana kita mendayagunakannya merupakan pemikiran-pemikiran yang layak untuk diapresiasi. Hal lain yang perlu saya catat adalah kesungguhan penulis. Di sela-sela kesibukannya sebagai Sekretaris Daerah di Pemprov Jawa Tengah dan Dosen Luar Biasa di beberapa perguruan tinggi, penulis mampu menyelesaikan penulisan tanpa harus meninggalkan tugas utamanya.

Saya berharap hadirnya buku ini bisa memberi manfaat bagi pengembangan pemikiran tentang kelautan kita. Mudah-mudahan, alumni Lemhannas yang lain akan termotivasi menerbitkan karyanya untuk memperkaya referensi bidang ketahanan dari sudut pandang profesi masing-masing. Semoga buku ini dapat memperkaya pemikiran dalam mendukung Program Nawa Cita Presiden Joko Widodo guna mewujudkan Indonesia menjadi poros maritim dunia.

Akhirnya, sekali lagi saya menyampaikan apresiasi dan selamat atas terbitnya buku “Mengelola Laut Untuk Kesejahteraan Rakyat”, semoga makin mendorong terwujudnya budaya bahari yang sehat dan relevan dalam kehidupan berbangsa dan bernegara.

Tanhanna Dharmma Mangrva

Jakarta, Februari 2016
Gubernur Lembaga Ketahanan Nasional Re-
publik Indonesia

Prof. Dr. Budi Susilo Soepandji, DEA

Dari Laut Kita Kaya

Oleh: Ganjar Pranowo

KREDO tentang Poros Maritim Dunia dan semangat kembali menyetatkan dunia kelautan Indonesia, merupakan impian pemerintahan Joko Widodo dan Jusuf Kalla. Orientasi utamanya tentulah untuk menyejahterakan rakyat dari pemaksimalan manfaat wilayah geografis yang sudah lama cenderung "kita punggungi".

Fakta-fakta fisik sebagai negara maritim terbesar nomor dua di dunia, seperti yang menjadi latar aktual pemikiran Sri Puryono dalam bukunya ini, cukup menjelaskan tentang sebuah kegelisahan yang menggugah: mengapa nelayan kita masih terlilit kemiskinan justru di tengah realitas laut yang kaya?

Bentangan panjang latar sejarah Nusantara yang mencatat kejayaan kerajaan Sriwijaya dan Majapahit memaparkan tuntutan terhadap kenyataan: mengapa dan bagaimana mata rantai perhatian itu terputus di era Negara Kesatuan Republik Indonesia?

Posisi strategis laut dalam skema besar pembangunan nasional

bisa kita dekati dari beragam dimensi, mulai dari pertahanan - keamanan, pariwisata, hingga pemanfaatan potensi sumber daya kelautan untuk kesejahteraan ekonomi. Inilah yang sejatinya menguatkan realitas untuk tidak mengabaikan laut sebagai sumber besar kejayaan bangsa.

Kesalahan pikir dan keterpinggiran mindset terhadap laut ini, secara sistematis dijabarkan oleh Sri Puryono dalam karya ilmiah yang kemudian disajikan secara populer. Buku ini mengajak pembaca bukan hanya untuk kembali menengok lautan, melainkan dengan kesadaran penuh menjadikannya sebagai sumber inspirasi kejayaan pembangunan ekonomi kerakyatan. Artinya, banyak dimensi pemanfaatan potensi sumber daya kelautan yang belum kita optimalkan, dan credo pemerintahan Jokowi-JK merupakan harapan untuk mendeterminasi impian tersebut.

Pembangunan sektor kelautan jelas bukan hanya tren yang dikemas sebagai janji kampanye kepresidenan, namun kita pahami sebagai tuntutan nyata untuk menjawab kegelisahan seperti yang diaksentuasikan oleh "gugatan" Sri Puryono melalui buku ini, yakni "dengan potensi sumber daya kelautan yang kita punyai, sudah seharusnya masyarakat terutama nelayan meraih kesejahteraan ekonomi dan memperbaiki kualitas kehidupannya".

– **Ganjar Pranowo**, Gubernur Jawa Tengah

KATA PENGANTAR

Berpihak kepada Kesejahteraan Nelayan

Drs. H. Heru Sudjatmoko, M.Si

Plt Gubernur Jawa Tengah

Birokrat menulis buku bukan merupakan sesuatu yang tabu. Bahkan menurut saya, perlu ditradisikan. Dengan pengalaman yang menjadi referensi empirik selama masa-masa mengabdikan sebagai pelayan publik, akan banyak yang bisa dituangkan sebagai semacam “memori jabatan” yang sangat bermakna untuk perbaikan di sana sini bagi para penerusnya. Apalagi jika birokrat itu adalah orang yang mempunyai kompetensi kuat sebagai ilmuwan dalam bidang-bidang tertentu.

Salah satu birokrat yang saya kenal mempunyai kompetensi kuat akademik itu adalah Dr. Ir. Sri Puryono KS, MP. Selain bekal disiplin ilmu, beliau punya pengalaman empirik yang panjang mengenai dunia kehutanan, kelautan, dan lingkungan. Kedua bekal itu disinambungkan oleh perhatian yang kuat dan konsisten, yang antara lain tercermin dari tugas akhir pada saat mengikuti Lemhannas, yang kemudian dibukukan dalam judul yang berpihak kepada nelayan, yakni *Mengelola Laut untuk Kesejahteraan Rakyat*.

Di sela-sela kesibukannya, Dr. Ir. Sri Puryono KS, MP yang saat ini menjabat sebagai Sekretaris Daerah Provinsi Jawa Tengah, juga aktif berkhidmat di sejumlah perguruan tinggi. Antara lain mengajar di Universitas Diponegoro, Universitas Negeri Semarang, Universitas Dian Nuswantoro, Universitas Islam Sultan Agung, Universitas Muhammadiyah Semarang, juga di almamaternya, Universitas Gadjah Mada Yogyakarta.

Lingkungan birokrasi pemerintahan yang diperkuat oleh pilar-pilar dengan kompetensi akademik, menurut saya merupakan sebuah berkah, baik bagi pemerintah maupun masyarakat. Keberpihakan kepada fungsi pelayanan adalah inti dari kombinasi antara tugas pokok birokrasi, yang bertujuan untuk sebesar-besarnya kemaslahatan publik. Kalau orientasi itu ditopang dengan kapasitas kekuatan ilmu, maka akan lahir komitmen yang konsisten dalam moralitas pelayanan. Tepatlah kiranya ketika buku yang menggali potensi kelautan itu dimuarakan pada tujuan kesejahteraan nelayan. Tekad Indonesia di bawah pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla untuk menjadi Poros Maritim Dunia antara lain tertopang oleh komitmen-komitmen berbagai unsur masyarakat, termasuk birokrasi pemerintahan, dalam menjaga tekad tersebut.

Selama ini, nelayan kita tercitrakan sebagai salah satu kelompok masyarakat pesisir yang banyak terlilit oleh lingkaran kemiskinan. Bukan hanya potret, melainkan realitas. Kelompok ini menjadi bagian dari “penyumbang” angka kemiskinan dengan aneka masalahnya. Maka dibutuhkan berbagai terobosan kebijakan untuk setidaknya menjauhkan kelompok ini dari lingkaran kemiskinan yang bagai tak berujung.

Berbagai gagasan penyejahteraan, termasuk sumbangan pemikiran dari penelitian-penelitian dan analisis para ilmuwan harus kita jadikan sebagai pelecut motivasi dalam bekerja untuk mereka. Pelaporan-pelaporan tentang realitas kemiskinan dan kebelumberan-jakan taraf hidup nelayan tidak seharusnya membuat telinga merah

birokrat. Justru seharusnya menjadi bahan objektif yang memperkuat referensi dalam pengambilan kebijakan. Buku yang ditulis oleh Dr. Ir. Sri Puryono KS, MP ini adalah salah satunya.

Semarang, medio Maret 2018
Plt Gubernur Provinsi Jawa Tengah

Drs. H. Heru Sudjatmoko, M.Si

PRAKATA PENULIS

Dinamika dunia kelautan Indonesia menjadi bagian alamiah dari realitas negeri ini sebagai negara maritim. Kenyataan itulah yang mendorong kesadaran untuk secara terus-menerus “memperlakukan” laut sebagai sumber potensi kehidupan yang kuat. Berbagai kebijakan kemudian terimplementasikan sebagai sikap pemerintah dalam mengelola laut, untuk ditransformasikan menjadi sikap masyarakat.

Secara akademik, jalan pikiran di atas mendorong saya untuk mendokumentasikan pengalaman-pengalaman sebagai birokrat sekaligus pengajar dalam bidang-bidang yang terkait dengan dunia kelautan, yang berbasis pada tugas akhir ketika mengikuti Program Pendidikan Singkat Angkatan (PPSA) XX Lembaga Ketahanan Nasional (Lemhannas) pada 2015. Dalam rentang penerbitan tugas akhir penulis menjadi sebuah buku berjudul *Mengelola Laut untuk Kesejahteraan Rakyat* pada 2016, muncul perkembangan-perkembangan yang tentu memetakan hal-hal baru, sehingga saya harus menyesuaikannya dalam sebuah edisi revisi.

Lalu apa arti penting sebuah buku? Ia adalah dokumentasi sejarah, yang bermakna sebagai jejak pemikiran penulisnya. Buku akan mengabadikan gagasan, pendapat, temuan, kajian, inovasi, serta rekomendasi-rekomendasi dalam berbagai bidang kehidupan. Ia, buku, bisa juga berarti sebagai sumbangan bagi daya hidup dan masa depan bidang yang tertulis.

Saya merenungkan dan menyadari pemaknaan itu ketika sejumlah kawan mendorong dan menyemangati, mengapa Kertas Karya Perorangan (Taskap) yang berjudul “PENINGKATAN PENGELOLAAN SUMBER DAYA KELAUTAN GUNA MENINGKATKAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT DALAM RANGKA PEMBANGUNAN NASIONAL” ini tidak saya bukukan? Ya, dalam konteks judul Taskap saya, buku akan menjadi ruang yang sejatinya bisa memberi pencerahan secara lebih luas tentang masalah-masalah kelautan Indonesia dan potensi sumber dayanya.

Taskap ini merupakan salah satu tugas dari Lemhannas RI ketika saya mengikuti pendidikan di sana. Dan, melalui Surat Keputusan Gubernur Lemhannas RI Nomor 82 Tahun 2015, tanggal 23 Juli 2015 tentang Penetapan Judul Taskap Peserta PPSA XX Tahun 2015 Lemhannas RI, kertas kerja itu saya susun.

Untuk menyesuaikan karya ilmiah ini sebagai buku, saya lakukan penyuntingan dan pengayaan menjadi tulisan populer, tentu saja dengan bahasa dan gaya yang lebih ringan.

Keikutsertaan, lalu pengalaman di kancah pendidikan Lemhannas, temuan-temuan, pemikiran, dan penuangan gagasan dalam Taskap yang kemudian berkembang menjadi buku berjudul *Rakyat Miskin di Laut Kaya* ini tentu tak lepas dari peran dan bantuan banyak kolega saya.

Maka ucapan terima kasih dan penghargaan tak terhingga saya sampaikan kepada Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo, SH., M.IP yang telah memberikan izin dan penugasan untuk mengikuti PPSA XX Lemhannas RI 2015; lalu Gubernur Lemhannas RI Prof. Dr. Budi Susilo Soepandji, DEA; Dr. Sukendra Marta, M.Sc., M.App.Sc selaku Pembimbing Taskap; para tenaga pengajar, tenaga pengkaji dan tenaga profesional Lemhannas RI; rekan-rekan Peserta PPSA XX; Prof Dr Wasino MHum Guru Besar Sejarah Universitas Negeri Semarang, Prof Dr Ir Muhammad Zainuri, DEA Guru Besar Kelautan Universitas Diponegoro, para editor: mas AM, mas Awo, dan mbak Nila, serta semua pihak yang telah membantu terbitnya buku ini.

Saya menyadari, tentu masih ada kekurangan dalam buku edisi

revisi tahun 2018 ini, namun setidaknya-tidaknya saya berharap buku ringkas ini memberi sumbangsih berarti bagi orientasi pemerintahan Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Dan, kita bisa mengkaji, menggali, menata, kemudian mengembangkan secara maksimal potensi-potensi sumber daya kelautan kita untuk sebesar-besar kemaslahatan rakyat.

Semarang, medio Maret 2018

Dr. Ir. SRI PURYONO KS, M.P.
Pembina Utama (IV/e)
NIP. 19600229 198603 1 004

DAFTAR ISI

SAMBUTAN

Gubernur Lembahannas RI Prof. Dr. Budi Susilo Soepandji, DEA
Kembali Akrab dengan Laut v

Gubernur Jawa Tengah, Ganjar Pranowo
Dari Laut Kita Kaya ix

KATA PENGANTAR

Berpihak kepada Kesejahteraan Nelayan xi

PRAKATA PENULIS xv

BAB I MARITIM TERBESAR DI DUNIA

- I.1. Negara Maritim Terbesar 3
dan Posisi Strategis Indonesia 3
- I.2. Pemanfaatan Laut dan Kesejahteraan Sosial .. 10
- I.3. Potensi Prospektif Sumber Kekayaan Laut ... 13
- I.4. Memanfaatkan Bonus Demografi untuk Kelautan 19

BAB II DARI SRIWIJAYA, MAJAPAHIT, HINGGA NKR

- II.1 Kerajaan-Kerajaan Nusantara 27
- II.2 Masa-Masa Sriwijaya: Cahaya Kemenangan .. 33
- II.3 Armada Merah Putih Majapahit 39
- II.4 Integrasi Nusantara
pada Zaman Perkembangan Islam 43
- II.5 Meletakkan Pondasi Era Kemaritiman NKRI .. 49

BAB III	POTRET KELAUTAN INDONESIA	
	III.1. Perikanan dan Nelayan	61
	III.2. Ekspor perikanan	69
	III.3. Impor Garam yang Ironis	72
	III.4. Kondisi Infrastruktur	74
	III.5. Wisata Bahari	76
	III.6. Kekayaan Pertambangan di Laut.....	78
	III.7. Energi dari Laut	79
BAB IV	PENGARUH PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS	
	IV.1 Kultur Panjang Sejarah.....	85
	IV.2. Perkembangan Global	87
	IV.3. Perkembangan Regional.....	90
	IV.4. Perkembangan Nasional	91
	IV.5. Peluang dan Kendala.....	102
BAB V	MENGELOLA SUMBER DAYA KELAUTAN KESEJAHTERAAN	
	V.1 Negara dan Pelayanan Sosial	109
	V.2. Pembangunan Nasional	110
	V.3. Paradigma Nasional	111
	V.4. Pengelolaan yang Diharapkan	115
	V.5. Membangun Sinergi Pengelolaan.....	116
	V.6. Kontribusi untuk Kesejahteraan	122
	V.7. Pengelolaan dan Kesejahteraan.....	123
	V.8. Kontribusi terhadap Pembangunan Nasional .	125
BAB VI	PENGGUNAAN ALAT TANGKAP DAN KONFLIK DAERAH TANGKAPAN	
	VI.1. Studi Kasus di Provinsi Jawa Tengah	141
	VI.2. Kondisi Nelayan Terdampak Permen KP 71 Tahun 2016	145
	VI.3. Permasalahan	146
	VI.4. Alternatif Solusi	146
BAB VII	PENUTUP	151
DAFTAR PUSTAKA	153

Bab I

BAB I

MARITIM TERBESAR DI DUNIA

I.1. Negara Maritim Terbesar dan Posisi Strategis Indonesia

Dengan kepemilikan sebanyak 17.504 pulau yang terbagi atas 13.466 pulau yang terdaftar, bernama dan berkoordinat serta pulau tak bernama sebanyak 4.038 pulau (Badan Informasi Geospasial, 2015), Indonesia diakui sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Menurut Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) yang disebut negara kepulauan adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.¹

Memiliki ribuan pulau yang luar biasa banyaknya ini tentu saja membuat Indonesia juga memiliki garis pantai yang panjang. Menurut Badan Informasi Geospasial, panjang garis pantai Indonesia adalah 99.093 km. Ini merupakan yang terpanjang kedua di dunia setelah Kanada; namun karena kondisi geografis pantai Kanada didominasi

oleh pulau es (*green islands*), maka Indonesia merupakan negara dengan garis pantai produktif terpanjang di dunia.

Keseluruhan luas Indonesia baik perairan dan daratan adalah 7.81 juta km², yang terbagi atas wilayah perairan seluas 6.315.222 km² dan luas daratan sebanyak 1.913.578,68 km². Berdasar luas daratan, Indonesia adalah negara terbesar ke 15 di dunia.

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang terdiri dari ribuan pulau yang tersebar dengan luasan perairan dan daratan yang menghampar ini, selain memiliki luas wilayah yang besar, juga memiliki letak geografis yang sangat unik dan tiada duanya di dunia. Kepulauan Indonesia terletak di antara Benua Asia dan Benua Australia, serta di antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Kondisi geografis yang demikian menjadikan Indonesia memiliki posisi yang sangat strategis di dunia. Posisi Indonesia yang terletak di silang dunia ini, menurut Sri Edhie Swasono, membuat Indonesia dilewati oleh 60 persen perdagangan global, yaitu melalui Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makassar.

Selama berabad-abad silam, penguasaan terhadap Selat Malaka telah berhasil membawa Sriwijaya dan Majapahit berjaya menjadi penguasa perdagangan di Asia Tenggara. Dengan penguasaan atas jalur strategis ini perdagangan rempah dari wilayah timur Nusantara ke Eropa dan Asia berhasil dikuasai secara baik.



Gambar 1.1. Letak strategis Indonesia diantara dua benua dan dua samudra

Dewasa ini total nilai perdagangan yang melewati jalur Indonesia tersebut mencapai 5,3 triliun dollar AS.³ Posisi yang sangat strategis ini sebenarnya juga memberikan kemudahan arus distribusi bagi Indonesia untuk menuju ke arah manapun di berbagai kawasan dunia. Karena itu, pengembangan industri berbasis maritim akan membuka peluang ekonomi yang sangat besar bagi investor, diberbagai sektor yang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi.

Pengamat kemaritiman yang juga Ketua Umum Lembaga Kelancaran Arus Barang Indonesia (Likabindo), Sungkono Ali, menyebut selama ini tidak kurang dari 90 ribu kapal berbagai ukuran melintas Selat Malaka setiap tahunnya atau 7.500 kapal per bulannya. Jumlah itu, hampir dua kali lipat dari jumlah kapal yang melintasi Terusan Suez. Angka yang tidak terlalu jauh berbeda dikemukakan Sri Edhie Swasono, yang menyebut jumlah kapal yang melintas di perairan NKRI setiap tahunnya sekitar 70.000 kapal. Sayangnya, hampir 90 persen dari kapal tersebut adalah kapal berbendera asing, dan

memilih bersandar di Singapura daripada di pelabuhan Indonesia.⁴

Indonesia sebenarnya masih memiliki kawasan lain yang bisa menjadi pintu gerbang pelayaran di wilayah Pasifik, yakni Pulau Bitung. Jika gerbang Pasifik ini dikembangkan, daerah seperti Papua, NTT, dan Sulawesi Selatan, akan berkembang pelabuhannya, sementara kepadatan pelayaran di Selat Malaka yang sudah mulai terasa mengurangi kelancaran bongkar muat barangnya, bisa dikurangi.

Tak kalah pentingnya adalah peran geoekonomi sektor kelautan Indonesia yang begitu strategis bagi kejayaan dan kemakmuran bangsa Indonesia. Laut yang sangat luas dan garis pantai yang panjang membuat Indonesia menyimpan hasil laut yang berlimpah. Kekayaan laut NKRI sangat besar dan beraneka ragam, baik berupa sumber daya alam terbarukan (seperti perikanan, terumbu karang, hutan mangrove, rumput laut, dan produk-produk farmasi bioteknologi); sumber daya alam yang tak terbarukan (minyak dan gas bumi, emas, perak, timah, bijih besi, bauksit, dan mineral lainnya); energi kelautan seperti pasang-surut, gelombang, angin, dan *Ocean Thermal Energy Conversion (OTEC)*; maupun jasa-jasa lingkungan kelautan seperti pariwisata bahari dan transportasi laut.⁵

Dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan negara kelautan, Indonesia memiliki hak untuk mengeksploitasi dan mengeksplorasi sumber kekayaan negara di laut. Dengan luas laut yang mencapai tiga perempat dari seluruh wilayah Indonesia, ramainya Selat Malaka dan jalur ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia) yang merupakan jalur perdagangan strategis yang dilalui kapal-kapal perdagangan dunia, maka potensi kelautan Indonesia harus dimaksimalkan, apalagi prospek perkembangan perekonomian di wilayah Asia di masa datang juga masih sangat menjanjikan.

Badan Pusat Statistik pada Desember 2015 menyatakan bahwa pertumbuhan produk domestik bruto perikanan selama Januari - September 2015 tercatat 7,99 persen atau melampaui pertumbuhan ekonomi Indonesia sebesar 4,7 persen.⁶ Laju pertumbuhan sektor perikanan ini lebih tinggi dibandingkan sektor pertambangan, industri

manufaktur, konstruksi dan jasa. Hal ini menunjukkan potensi yang dapat dikembangkan untuk masa yang akan datang.

Untuk melihat seberapa besar potensi kekayaan laut Indonesia, bisa dilihat dari berbagai data yang disampaikan oleh mereka yang pernah memegang kendali dan otoritas di bidang kelautan dan perikanan. Menteri Kelautan dan Perikanan Periode 2001 - 2004, Rokhmin Dahuri, menyebutkan potensi kelautan Indonesia mencapai 1,2 triliun dollar AS per tahunnya.⁷ Jumlah potensi kekayaan sebesar itu meliputi 11 sektor, yakni perikanan tangkap, perikanan budidaya, industri hasil pengolahan hasil perikanan, industri bioteknologi kelautan, pertambangan dan energi, sektor pariwisata bahari, hutan mangrove, perhubungan laut, sumber daya wilayah pulau-pulau kecil, dan sumber daya alam non-konvensional.

Sedangkan Menteri Kelautan dan Perikanan selanjutnya, Sharif C Sutardjo, memproyeksikan kekayaan sumber daya alam yang terdapat pada sektor kelautan dan perikanan nilainya mencapai 171 miliar dollar AS per tahun. Potensi itu jika dirinci meliputi sektor perikanan senilai 31 miliar dollar AS, wilayah pesisir 51 miliar dollar AS, bioteknologi 40 miliar dollar AS, wisata bahari 2 miliar dollar AS, minyak bumi 21 miliar dollar AS dan transportasi laut 20 miliar dollar AS.⁸ Keanekaragaman hayati laut Indonesia memiliki potensi besar untuk dimanfaatkan bagi kepentingan konservasi maupun ekonomi produktif. Luas terumbu karang yang sudah terpetakan mencapai 25.000 km² (Badan Informasi Geospasial, 2015). Laut Indonesia memiliki sekitar 8.500 spesies ikan, 555 spesies rumput laut dan 950 spesies biota terumbu karang. Sumber daya ikan di laut meliputi 37% dari spesies ikan di dunia dan diantaranya mempunyai nilai ekonomis tinggi seperti tuna, udang, lobster dan rumput laut.⁹

Direktur Indonesia Maritime Institute (IMI), Yulius Paongan, bahkan menyebut potensi ekonomi maritim Indonesia sekitar Rp 7.200 triliun atau empat kali APBN tahun 2014 yang tercatat sebesar Rp 1.800 triliun.¹⁰ Melihat besarnya potensi tersebut, ke depan pengarusutamaan sektor kelautan dan perikanan dalam pembangunan na-

sional harus terus didorong. Salah satunya melalui kegiatan promosi berskala internasional

Berdasarkan Statistik Perikanan dan Akuakultur 2014 dari Food and Agriculture Organisation (FAO), Indonesia menduduki peringkat kedua dalam produksi perikanan tangkap dengan tangkapan sebanyak 5,4 juta ton. Peringkat yang sama juga diraih Indonesia untuk kategori produksi produksi perikanan budidaya. Indonesia juga diketahui memiliki jumlah kapal terbanyak kedua di dunia setelah Tiongkok.¹¹

Potensi lestari sumberdaya ikan di wilayah pengelolaan perikanan Indonesia saat ini adalah 7,3 juta ton/tahun yang tersebar di sebelas Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP), yaitu Selat Malaka, Samudera Hindia, Laut Cina Selatan, Laut Jawa, Selat Makasar-Laut Flores, Laut Banda, Teluk Tomini-Laut Seram, Laut Sulawesi, Samudera Pasifik, Laut Arafura-Laut Timor.¹²

Dari keseluruhan potensi ini jumlah tangkapan yang diperbolehkan (JTB) sebesar 5,8 juta ton per tahun atau 80 persen dari potensi lestari dan baru dimanfaatkan sebesar 5,4 juta ton pada tahun 2013 atau 93 persen dari JTB, sementara total produksi perikanan tangkap (di laut dan danau) adalah 5,863 juta ton (Komas Kajiskan, 2013).

Pengelolaan dan praktek perikanan di Indonesia selama ini memang masih fokus pada jumlah tangkapan, belum memperhatikan keseimbangan ekosistem. Sehingga dampaknya lebih banyak negatif yaitu kerusakan terumbu karang dan ekosistem dasar laut serta terjadinya penangkapan berlebihan. Penangkapan dengan pola mengejar target jumlah tangkapan sebenarnya secara berkelanjutan kurang efisien karena stok perikanan sendiri yang memang sudah tidak mungkin dieksplotasi lagi. Karena itu pola penangkapan yang memperhatikan aspek keberlanjutan sangat penting diperhatikan.

Selain perikanan, Indonesia juga memiliki potensi lain seperti energi laut, hanya sayangnya selama ini kurang mendapat perhatian. Padahal potensi energi laut yang dimiliki Indonesia sangat besar dan dapat menghasilkan energi alternatif pengganti energi listrik yang saat ini sangat dibutuhkan. Wilayah perairan Indonesia terutama se-

lat-selat yang menghadap Lautan Hindia dan Samudera Pasifik memiliki arus yang kuat sehingga menyimpan potensi yang dapat dimanfaatkan secara maksimal untuk membangkitkan energi listrik dari sumber energi yang terbarukan. Kondisi tersebut dapat mendukung pencapaian bauran energi baru terbarukan.

Pengembangan energi listrik tersebut dapat berasal dari potensi elevasi pasang surut, perbedaan temperatur, arus, gelombang, dan angin di tepi pantai Indonesia. Wilayah perairan Indonesia memiliki arus laut yang kuat sehingga menyimpan potensi yang dapat dimanfaatkan secara maksimal untuk membangkitkan energi listrik tersebut.

Asosiasi Energi Laut Indonesia (ASELI) menyebutkan bahwa secara teoritis, total sumberdaya energi laut nasional sangat melimpah, meliputi energi dari jenis panas laut, gelombang laut dan arus laut, yaitu mencapai 727.000 MW. Namun demikian, potensi energi laut yang dapat dimanfaatkan dengan menggunakan teknologi sekarang dan secara praktis memungkinkan untuk dikembangkan, berkisar antara 49.000 MW. Diantara potensi sedemikian besar tersebut, industri energi laut yang paling siap adalah industri berbasis teknologi gelombang dan teknologi arus pasang surut, dengan potensi praktis sebesar 6.000 MW.

Selama ini cukup banyak orang yang meragukan potensi tersebut karena menganggap bahwa tantangan kesulitan di laut belum mampu dikelola dengan kemajuan teknologi yang ada. Menurut Dr. Ir. Erwandi, Kepala BPPH-BPPT pada tahun 2014, hal tersebut tidaklah benar karena teknologi energi laut di dunia Internasional telah berkembang pesat. BPPT telah mulai melakukan pengkajian jenis-jenis teknologi ini untuk kemungkinan diterapkan di Indonesia. BPPT dan berbagai perguruan tinggi di Indonesia telah mengembangkan jenis teknologi energi laut dalam negeri untuk mengembangkan kemampuan nasional dibidang industri energi laut. Hal tersebut mengantarkan kita optimisme bahwa potensi energi laut yang telah diidentifikasi dan diratifikasi oleh para ahli ini dapat menjadi pegangan pemerintah

dan dunia usaha untuk mempercepat realisasi pemanfaatan energi laut di Indonesia

1.2. Pemanfaatan Laut dan Kesejahteraan Sosial

Di tengah angka-angka potensi perikanan Indonesia yang fantastis di atas, terdapat satu permasalahan mendasar yang membuat kita perlu berpikir keras tentang perlunya perbaikan komprehensif terhadap sumber daya laut dan pesisir ini. Permasalahan mendasar tersebut adalah rendahnya kontribusi kelautan dan perikanan terhadap kesejahteraan sosial dari pemanfaatan laut. Rendahnya kontribusi kelautan dan perikanan terhadap kesejahteraan sosial keluarga yang bekerja di kelautan dan perikanan menjadi indikator sederhana bahwa Indonesia belum serius memanfaatkan sumber daya kelautan yang dimilikinya. Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Kelautan dan Perikanan, Achmad Purnomo pada tahun 2015, mengakui bahwa hasil laut belum bisa memberi kesejahteraan karena belum dikelola dengan maksimal.¹³

Untuk negara-negara yang sudah maju dalam kelautan dan perikanan kontribusi sektor kelautan dan perikanan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) memang terbilang cukup tinggi. Korea Selatan memperoleh PDB dari kelautan dan perikanan sampai 37 persen, China 48,8 persen, Jepang 54 persen, serta Islandia dan Norwegia masing-masing 65 persen. Sementara Indonesia baru mencapai 25 persen dari total PDB nasional dan baru menyumbang 15 persen lapangan pekerjaan.¹⁴ Apabila dilihat dari besaran nilai ekonominya, PDB perikanan pada tahun 2014 mencapai Rp 340,3 triliun. Angka ini belum termasuk PDB dari industri pengolahan dan kegiatan perikanan lainnya di sektor hilir.¹⁵

Memang, kekayaan sumber daya laut Indonesia sangat melimpah, belum dimanfaatkan secara maksimal. Baru sekitar 30 persen dari sumber daya laut yang dikelola dan dimanfaatkan. Menurut data dari Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI), minimnya

pemanfaatan sumber daya laut karena masih kurangnya sarana dan prasarana, khususnya armada laut; seperti kapal dan alat tangkapnya. Rata-rata kapal yang dimiliki oleh nelayan kita di bawah 10 *Gross Ton (GT)* yang tidak mungkin menangkap ikan sampai jauh ke tengah laut dengan ancaman gelombang dan ombak yang besar. Sedangkan untuk memanfaatkan potensi perikanan laut dengan jarak lebih dari 4 mil dari garis pantai diperlukan kapal dengan kapasitas minimal 30 GT. Celakanya, keterbatasan sarana dan prasarana ini dipersulit lagi dengan turunnya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 2 Tahun 2015 tentang Larangan Penggunaan Alat Penangkapan Ikan Pukat Hela (*Trawls*) dan Alat Pukat Tarik (*Seine Nets*) di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia. Akibat peraturan tersebut banyak nelayan yang takut melaut karena khawatir menjadi masalah.

Diperkirakan, Indonesia membutuhkan 22.000 kapal ikan dengan kapasitas masing-masing di atas 100 ton untuk memanfaatkan potensi laut sebagai sumber kesejahteraan. Jumlah ini terlihat besar, namun sesungguhnya merupakan estimasi minimal. Sebagai perbandingan, Thailand memiliki sekitar 30.000 kapal ikan yang resmi dan konon sekitar 20.000 yang tidak terdaftar. Di Taiwan usaha perikanan dapat memberikan penghidupan yang layak bagi 30.000 keluarga.¹⁶

Kelebihan laut Indonesia yang semestinya mampu mensejahterakan sampai saat ini terkesan belum disertai upaya serius untuk melakukannya. Sehingga banyak masyarakat yang tinggal di pantai dan sejumlah pulau belum berkesempatan mendapatkan kehidupan sejahtera yang sepadan dengan potensi yang ada di sekitarnya. Sebagai gambaran, penangkapan ikan secara tidak sah di perairan Indonesia saja menyebabkan kerugian negara setidaknya Rp 30 triliun per tahun.

Jika dikelola dengan benar didukung teknologi dan regulasi yang memadai, potensi kelautan dan perikanan Indonesia dapat mencapai ribuan triliun rupiah. Suatu potensi yang belum memberikan kontribusi karena belum digali. Padahal potensinya bisa melebihi Anggaran

Pendapatan dan Belanja Negara per tahun. Meski kenyataannya penerimaan negara dari perikanan tangkap yang menggunakan sumberdaya dari laut, relatif masih sangat kecil. Rata-rata persentase Penerimaan Negara Bukan Pajak dari perikanan tangkap hanya sebesar 0,3 persen dari total nilai produksi sektor tersebut yang sebesar Rp 77,3 Triliun pada 2013 (Gerakan Nasional Penyelamatan SDA, 2015).

Badan Pusat Statistik Indonesia 2015 mencatat terdapat 2.165 ribu nelayan di Indonesia yang tinggal tersebar di seluruh provinsi yang ada di Indonesia. Nelayan adalah orang yang secara aktif melakukan pekerjaan dalam operasi penangkapan ikan/binatang air lainnya/tanaman air. Berdasarkan waktu yang digunakan melakukan operasi penangkapan ikan, nelayan diklasifikasikan mejadi nelayan penuh, nelayan sambilan utama, dan nelayan sambilan tambahan. Berdasarkan jumlah nelayan yang ada di Indonesia 54,52 persen merupakan nelayan penuh, 31,54 persen nelayan sambilan utama, dan sisanya sebesar 13,94 persen nelayan sambilan tambahan. Angka-angka di atas menunjukkan bahwa sebagian besar nelayan di Indonesia hanya memiliki satu profesi yang ditekuni yaitu menjadi nelayan penuh.

Tabel 1.1. Lima Provinsi Dengan Jumlah Nelayan Terbanyak di Indonesia

Provinsi	Jumlah Nelayan
Jawa Timur	226.303
Sumatera Utara	183.751
Kalimantan Timur	137.041
Sulawesi Tengah	125.202
Maluku	124.894

Sumber: Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir 2015. Badan Pusat Statistik

Provinsi dengan jumlah nelayan paling banyak di Indonesia adalah provinsi Jawa Timur yang memiliki 226.303 nelayan di laut, disusul berturut-turut oleh Sumatera Utara sebanyak 183.751 orang, Kalimantan Timur dengan jumlah 137.041 orang, Sulawesi Tengah sebanyak 125.202 orang dan Maluku dengan 124.894 orang.

Sementara itu jumlah rumah tangga perikanan/perusahaan perikanan tangkap di laut menurut provinsi yang terbanyak masih dipegang oleh Provinsi Jawa Timur dengan 62.485, selanjutnya Sulawesi Tengah 57.511, Maluku sebanyak 49.841 dan Sumatera 43.081.

Dengan jumlah nelayan yang hampir mencapai 2,2 juta orang (0,9 persen angkatan kerja) dan jumlah rata-rata keluarga di Indonesia yang berjumlah lima orang maka terdapat lebih dari 10 juta orang yang bergantung nasibnya pada hasil laut dan pesisir.

1.3. Potensi Prospektif Sumber Kekayaan Laut

Beragam studi telah membuktikan bahwa sumber daya kelautan dan perikanan Indonesia sangat luar biasa. Beberapa Prospek pengelolaan sumber kekayaan alam di lepas pantai yang potensial tersebut terbagi atas potensi sumber daya yang dapat diperbaharui (*renewable resources*), seperti perikanan tangkap dan budidaya; keanekaragaman hayati berupa flora dan fauna (biota) laut; energy gelombang pasang surut, angin dan OTEC (*Ocean Thermal Energy Conversion*); serta sumber daya yang tidak dapat diperbaharui (*non-renewable resources*); serta migas (minyak dan gas bumi) dan berbagai jenis bahan mineral. Beberapa diantaranya adalah:

1) Mineral Hidrothermal

Potensi "mineral hidrothermal" di dasar laut dalam. Pembentukan sumber daya mineral hidrothermal dipengaruhi oleh kegiatan magmatisme di dasar laut. Indikasi adanya *hydrothermal deposit* di perairan Indonesia ditemukan di perairan Sulawesi Utara, Selat Sun-

da dan perairan Wetar (gunung api bawah laut Komba, Abang Komba, dan Ibu Komba). Para ahli geologi kelautan menaruh perhatian dan harapan besar, karena lubang *hydrothermal* ini diyakini membawa larutan mineral yang selanjutnya mengawali proses mineralisasi pada suatu jejak mineral dasar laut, terutama mineral oksida emas (dengan ciri adanya *white smoker*) dan tembaga (dengan ciri *black smoker*).

Sifat geologi dari proses hidrotermal diyakini akan menghasilkan endapan mineral yang mensuplai sebagian besar kebutuhan logam. Di antaranya adalah logam mulia emas dan perak, tembaga, timbal, seng, merkuri, antimony dan molybdenum, serta sebagian besar logam minor dan beberapa mineral-mineral non-logam.

2) Gas Biogenik

Sumber kekayaan alam lain yang masih dalam tahapan eksplorasi adalah pemanfaatan "gas biogenik". Gas biogenik merupakan salah satu sumber energi alternatif yang relatif murah, bersih lingkungan, dan mudah dikelola. Pemetaan geologi kelautan sistematis di wilayah perairan Laut Jawa dan Selat Madura yang dilakukan oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Geologi Kelautan, Departemen Energi dan Sumberdaya Mineral sejak 2001-2004 memperlihatkan indikasi sumber gas biogenik yang terperangkap pada sedimen *Holocene*.

Potensi gas biogenik di Indonesia, berdasarkan pada publikasi Kementerian ESDM, cukup menjanjikan. Kepala Puslitbang Geologi Kelautan (PPGL) Kementerian ESDM, Subaktian Lubis, menyatakan hasil penelitian gas biogenik di laut dangkal yang dilakukan PPGL Kementerian ESDM sepanjang pantai utara Jawa memperlihatkan indikasi gas biogenik yang cukup menjanjikan. Pemetaan

geologi kelautan sistematis di wilayah perairan Laut Jawa dan Selat Madura yang dilakukan oleh PPPGL tahun 2004, hasil pemboran laut dangkal pada kedalaman 20 m dari dasar laut di kawasan itu juga ditemukan adanya sedimen berwarna gelap yang diduga sebagai sumber gas yang kaya akan *organic matter*.

Di Indonesia gas biogenik ini sudah mulai dimanfaatkan secara sederhana sebagai bahan bakar langsung untuk rumah tangga dan penerangan jalan. Di Desa Mayasari, Pamekasan, Madura telah digunakan untuk kompor pengering makanan dan lampu (*flare*) penerangan jalan desa. Demikian halnya di Ngrampal, Sragen juga telah dimanfaatkan sebagai bahan bakar rumah tangga. Beberapa tempat lainnya yang dilaporkan mempunyai semburan gas dangkal adalah di Desa Mindi Porong, Desa Dukuh Jeruk Indramayu, Muarakakap Kalbar, serta beberapa daerah lainnya, namun belum dilakukan eksplorasi rinci tentang potensi cadangan gasnya.

3) Cadangan Minyak Laut Dalam

Potensi cadangan minyak Indonesia semakin menipis dari tahun ke tahun. Sedangkan konsumsi masyarakat semakin meningkat, termasuk untuk memenuhi pasar ekspor. Pada masa yang akan datang, harapan suplai energi minyak hanya akan didapatkan di daerah laut dalam, dan ini merupakan salah satu potensi sektor kelautan Indonesia. Untuk mendapatkan cadangan minyak di laut dalam dapat dilakukan melalui pengeboran di laut dalam. Saat ini pengeboran minyak di laut dalam dilakukan oleh Kontraktor Kontrak Kerja Sementara (KKKS) asing yang melakukan aktivitas di blok eksplorasi laut dalam di berbagai daerah di Indonesia.

Berdasarkan data geologi, diketahui Indonesia memiliki 60 cekungan yang mengandung minyak dan gas bumi, dimana 40 cekungan di antaranya terdapat di laut lepas, 14 berada di transisi daratan dan lautan (pesisir) dan hanya 6 berada di daratan. Berdasarkan seluruh cekungan tersebut, Indonesia diperkirakan memiliki sumber minyak sebesar 11,3 miliar barel, terdiri dari 5,5 miliar barel cadangan potensial dan 5,8 miliar barel cadangan terbukti.

Pemboran eksplorasi minyak dan gas bumi di laut dalam telah dimulai sejak 2009 hingga saat ini yang dilakukan oleh 12 KKKS di 16 blok, telah dilakukan di 25 sumur eksplorasi untuk menemukan cadangan migas yang komersil.

Saat ini cadangan minyak Indonesia tinggal sekitar 3,6 miliar barel, dan diperkirakan habis dalam waktu beberapa belas tahun dengan asumsi tingkat produksi saat ini, tidak ada penurunan produksi ke depan serta tidak ditemukan cadangan minyak baru. Untuk menemukan cadangan minyak dan gas yang baru saat ini dibutuhkan modal besar dan keberanian untuk mengambil risiko, mengingat potensi minyak dan gas yang ada lokasinya di laut dalam.

4) Potensi Perikanan

Potensi produk perikanan Indonesia mencapai 7,3 juta ton per tahun, dan rata-rata belum dimanfaatkan secara optimal. Penyebabnya adalah distribusi nelayan dan kapal ikan yang tidak merata. Lebih dari 90 persen armada kapal ikan Indonesia terkonsentrasi di perairan pesisir dan laut dangkal seperti Selat Malaka, pantura Jawa, Selat Bali, dan pesisir selatan Sulawesi. Wilayah-wilayah tersebut sebagian besar telah mengalami kele-

bihan tangkap. Jika laju penangkapan ikan seperti sekarang berlanjut, tangkapan per kapal akan menurun, nelayan semakin miskin, dan sumber daya ikan pun punah seperti ikan terubuk di Selat Malaka dan ikan terbang di pesisir selatan Sulawesi.

Sebaliknya, jumlah kapal ikan Indonesia yang beroperasi di laut lepas, laut dalam, dan wilayah perbatasan seperti Laut Natuna, Laut China Selatan, Laut Sulawesi, Laut Seram, Laut Banda, Samudra Pasifik, Laut Arafura, dan Samudra Hindia bisa dihitung dengan jari. Di wilayah ini kapal-kapal ikan asing merajalela dan merugikan negara minimal Rp 30 triliun per tahun. Oleh karenanya laju penangkapan ikan di perairan yang telah kelebihan tangkap harus dikurangi dan secara bersamaan memperbanyak armada kapal ikan modern untuk beroperasi di wilayah perairan yang masih *underfishing* atau yang selama ini dijarah nelayan asing. Semua ini akan membantu pengembangan ekonomi daerah berbasis perikanan tangkap.

Pertumbuhan ekspor hasil perikanan RI setelah dilakukan penertiban kapal ilegal, menunjukkan trend yang positif. Ekspor ke Amerika Serikat saja yang tahun 2011 sebesar 1,07 miliar dollar AS, tahun 2012 menjadi 1,15 miliar dollar AS, tahun 2013 sebesar 1,33 miliar dollar AS, dan tahun 2014 sebesar 1,84 miliar dollar AS, sementara total ekspor hasil perikanan tahun 2014 mencapai 4,6 miliar dollar AS.¹⁷

5) **Potensi Wisata Bahari**

Pengembangan pariwisata bahari Indonesia masih jauh dari potensi yang sesungguhnya ditinjau dari kontribusinya terhadap devisa dan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara (wisman). Pariwisata bahari hanya

menyumbangkan devisa sebesar 10persen dari total devisa sektor pariwisata, masih tertinggal jika dibandingkan dengan negara tetangga seperti Malaysia, yang wisata baharinya menyumbangkan 40 persen devisa.

Potensi pariwisata bahari yang dimiliki Indonesia sangat tinggi, bahkan terbesar di dunia dengan jumlah 17.504 pulau dan garis pantai sepanjang hamper 100.000 km. Dari jumlah bentangan seluas itu, dapat dikembangkan destinasi wisata pantai atau *coastal zone*; wisata bentang laut dengan *cruise*, kapal motor atau *yacht*; dan wisata bawah laut seperti *snorkeling* dan *diving*.

Saat ini sudah ada tujuh Destinasi Wisata Bahari dalam bentuk trip yang ditawarkan dalam bentuk paket wisata termasuk menginap di floating hotel Pelni, yakni Trip Labuan Bajo-Takabonarate-Wakatobi, Bunaken-Togian/Tomini, Bunaken-Morotai-Raja Ampat, Banda Naira, Derawan, Karimun Jawa dan Anambas. Masih ada 25 destinasi wisata bahari lain yang akan dikembangkan untuk dikebangkan sebagai sumber devisa, termasuk 100 marina dan 10 pelabuhan kapal pesiar. Melalui potensi yang ada, ditargetkan pada tahun 2019 wisata bahari bisa menyumbang devisa 4 miliar dollar AS.

Kekayaan bawah laut merupakan salah satu modal Indonesia untuk menarik wisatawan baik asing maupun lokal. Keindahan bawah laut di beberapa provinsi di Indonesia sudah mendunia dan menjadi *spot* yang wajib dikunjungi seperti di Bunaken (Sulawesi Utara), Raja Ampat (Papua Barat), Wakatobi (Sulawesi Tenggara), Karimunjawa (Jawa Tengah) dan Gili Trawangan, Gili Air, Gili Meno (Nusa Tenggara Barat).

1.4. Memanfaatkan Bonus Demografi untuk Kelautan

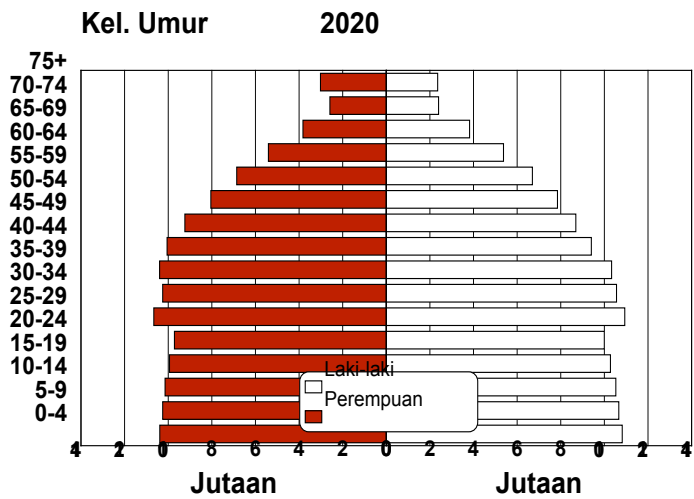
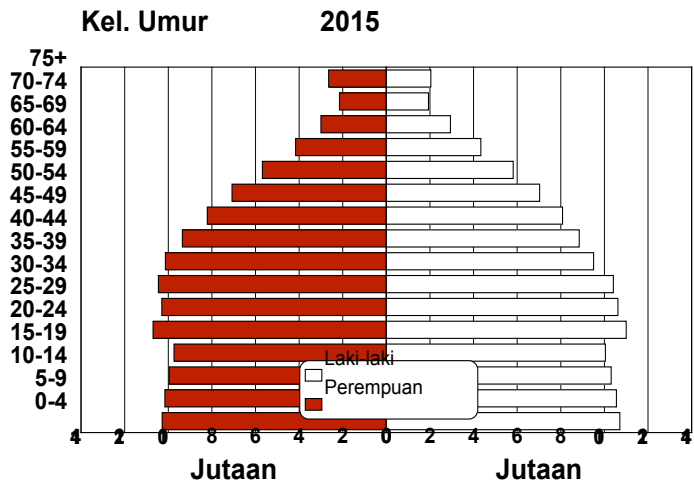
Dengan total populasi sekitar 251.857.940 jiwa penduduk (Kemendagri 2013), Indonesia adalah negara berpenduduk terpadat nomor empat di dunia. Kondisi demikian merupakan modal sumber daya yang sangat besar untuk pembangunan.

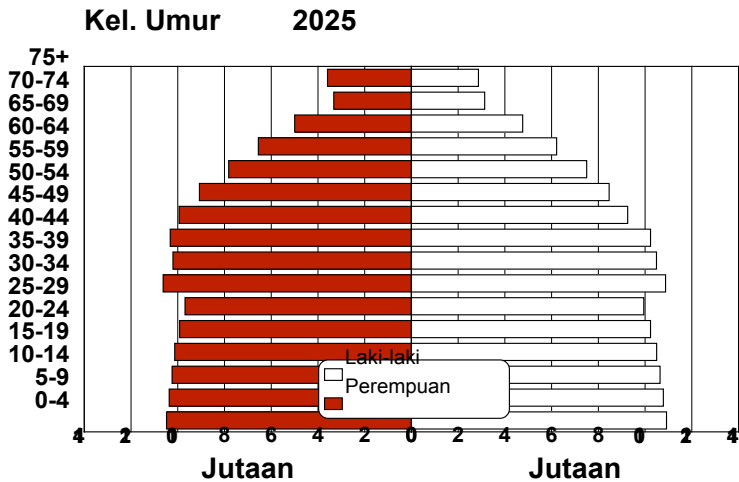
Jumlah usia angkatan kerja (15-64 tahun) pada 2020-2030 akan mencapai 70 persen, sedangkan sisanya, 30 persen, adalah penduduk yang tidak produktif (di bawah 15 tahun dan diatas 65 tahun). Dilihat dari jumlahnya, penduduk usia produktif mencapai sekitar 180 juta, sementara nonproduktif hanya 60 juta.

Ini berarti, setidaknya selama 10 tahun ke depan, Indonesia memiliki sumber daya manusia sangat besar yang dapat berkontribusi positif terhadap perekonomian Indonesia apabila dikelola dengan baik. Sayangnya, hanya sebagian dari angkatan kerja tersebut yang memiliki pendidikan memadai untuk menjadi *skilled worker*. Sebagai catatan, dari jutaan pencari kerja di Indonesia masih cukup banyak yang hanya memiliki latar belakang pendidikan lulusan Sekolah Dasar atau Sekolah Menengah Pertama. Sehingga dunia kerja yang tidak membutuhkan latar belakang pendidikan tinggi sangat dibutuhkan Indonesia dalam beberapa tahun ke depan.

Bonus demografi ini tentu akan membawa dampak sosio-ekonomi yaitu tersedia lebih dari 65 juta tenaga kerja muda produktif usia 15 - 29 tahun. Sementara populasi tenaga kerja muda di beberapa negara lain seperti Singapura, Jepang dan Tiongkok telah menua. Kondisi tersebut seharusnya menjadi keunggulan kompetitif Indonesia. Pertanyaan dasar yang patut diajukan adalah, kemana potensi sumber daya manusia sebanyak itu akan diarahkan? Tentu saja membuka banyak pabrik dan industri manufaktur yang banyak untuk menampungnya adalah salah satu solusi akan tetapi memperhatikan angka angkatan kerja yang membutuhkan pekerjaan maka terobosan lain jelas diperlukan.

Gambar 1.2. Piramida penduduk Indonesia.





Sumber: Badan Pusat Statistik, 2013

Dengan potensi luar biasa laut Indonesia -yang terwujud dalam Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) seluas 2,97 juta kilometer persegi, dan jumlah penduduk usia produktif yang besar maka kedua hal ini seharusnya dapat dimanfaatkan dengan baik agar mampu memberikan kontribusi yang besar bagi peningkatan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat. Dengan potensi sedemikian besar seharusnya sektor kelautan di masa mendatang dapat menjadi penopang utama APBN.

Potensi maritim NKRI yang sedemikian besar, dan belum dimanfaatkan secara maksimal, bukan saja membutuhkan investasi dan teknologi untuk mendayagukannya, tapi juga dibutuhkan banyak tenaga kerja. Dalam skema negara maritim, sepatutnya jika potensi sumber daya manusia yang begitu besar mulai dipersiapkan untuk mendukung pemanfaatan potensi laut Indonesia melalui pendidikan formal dan non-formal, utamanya dengan membangun kesadaran baru adanya peluang membangun kesejahteraan sosial bagi bangsa ini dengan memanfaatkan potensi kelautannya. Ke depan kita membutuhkan sedikitnya 22.000 kapal dengan ukuran 100 GRT, jika satu

kapal membutuhkan 10 personel saja, sudah terbuka peluang kerja untuk 220.000 orang. Ditambah dengan dukungan tenaga administrasi, tenaga perawatan kapal, galangan, pelabuhan pendaratan dan lainnya, sektor perikanan laut saja akan membutuhkan tak kurang dari 300.000 tenaga kerja. Aktivitas di kelautan yang lain, seperti pemanfaatan energi, pertambangan, gas, dan transportasi laut, membuat jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan menjadi lebih banyak lagi.

Industri kelautan dan perikanan pada hakekatnya adalah industri yang berbasis sumberdaya domestik sehingga memiliki keunggulan komparatif yang tinggi. Selain itu industri ini adalah industri yang memiliki keterkaitan dengan industri sektor lainnya karena itu pengarusutamaan kelautan dan perikanan memang penting segera dilaksanakan karena potensial menjadi motor penggerak perekonomian daerah dan nasional.

Permasalahan yang harus diatasi adalah semuanya ini membutuhkan ketrampilan dan pengetahuan yang memadai. Dengan demikian untuk memanfaatkan potensi laut sebagai sumber kesejahteraan bersama juga membutuhkan penambahan lembaga-lembaga pendidikan yang relevan. Baik di tingkat SMK (Sekolah Menengah Kejuruan) ataupun di tingkat akademi yang menghasilkan tenaga ahli madya, dan pendidikan tinggi. Tujuan akhirnya adalah agar potensi laut yang ada bisa dimanfaatkan sebagai sumber kesejahteraan bersama.

Kesejahteraan sendiri, menurut Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial, adalah kondisi agregat dari kepuasan individu-individu, yakni terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya.

Dewasa ini, permasalahan kesejahteraan sosial yang berkembang menunjukkan masih cukup banyak warga negara yang belum terpenuhi hak atas kebutuhan dasarnya secara layak karena belum memperoleh pelayanan sosial dari negara. Akibatnya, masih ada yang mengalami hambatan pelaksanaan fungsi sosial, sehingga

tidak dapat menjalani kehidupan secara layak dan bermartabat. Secara linear, kondisi sejahtera terkait erat dengan tingkat pendapatan masyarakat. Aspek pemenuhan kebutuhan dasar menjadi salah satu kriteria utama dalam mengukur kesejahteraan masyarakat.

Wakil Ketua KPK, Zulkarnain dalam acara bertajuk “Gerakan Nasional Penyelamatan Sumber Daya Alam Indonesia Sektor Kelautan” di Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) pada Februari 2015 mengatakan bahwa beberapa permasalahan yang masih ditemukan dalam pengelolaan sumber kekayaan alam sektor kelautan Indonesia saat ini adalah, 1) Permasalahan terkait batas wilayah laut yang berpotensi mengurangi kawasan teritorial laut Indonesia serta jumlah pulau-pulau yang belum teridentifikasi secara lengkap dan akurat; 2) Permasalahan yang terkait tata ruang wilayah Laut Indonesia, yakni berhubungan dengan belum adanya penataan ruang laut di atas 12 mil dan penggunaan ruang laut yang masih parsial; 3) Permasalahan terkait ketatalaksanaan pengelolaan sumber daya kelautan; 4) Permasalahan kelembagaan, dan 5) Permasalahan regulasi

Sektor kelautan, kebaharian, dan kemaritiman menjadi topik bahasan yang menarik (*trending topic*). Baik dari sisi positif, yaitu kekayaan sumber daya kelautan, maupun dari sisi negatif berupa maraknya pelanggaran dan praktik-praktik illegal di sektor kelautan. Di samping itu, ketumpangtindihan peraturan perundang-undangan, tumpang tindih pengelolaan oleh lembaga/ kementerian maupun unit kerja lainnya di sektor kelautan, kurangnya kualitas SDM, belum tercukupinya sarana prasarana dan infrastruktur dalam pengelolaan sumber kekayaan laut, serta masih adanya anggapan bahwa sektor kelautan belum menjadi prioritas/ dikesampingkan, merupakan sederet permasalahan yang masih perlu diperhatikan upaya pemecahannya. Hal lain yang sangat penting adalah keterbatasan dukungan pendanaan baik yang berasal dari pemerintah (APBN/ APBD), BUMN (Badan Usaha Milik Negara) dan BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) serta dana CSR (*Corporate Social Responsibility*).

Berdasarkan pemikiran dan fakta-fakta tersebut di atas, kajian terhadap peningkatan pengelolaan sumber daya kelautan guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat dalam rangka pembangunan nasional menjadi penting untuk dilakukan.

-
- 1 United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS 82 (UU No 17 Tahun 1985)
 - 2 Surat Badan Informasi Geospasial Nomer: B-3.4/SESMA/IGD/07/2014)
 - 3 Kompas 4 Mei 2014. 60persen Perdagangan Global Melalui Perairan Indonesia.
 - 4 Pelindo Marine. 11 Juni 2014. Selat Malaka Potensi Yang Diabaikan.
 - 5 Permen KP RI No 25/Permen-KP/2015 Tentang Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2015 - 2019.
 - 6 Kompas 8 Desember 2015. Produksi Meningkat, Akses Pasar Produk Masih Tersendat.
 - 7 Antaranews 5 September 2014. Potensi kelautan Indonesia belum dimanfaatkan optimal.
 - 8 Kompas. 14 Agustus 2014. Potensi Kelautan Indonesia Mencapai 171 Miliar Dollar AS
 - 9 Permen KP RI No 25/Permen-KP/2015 Tentang Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2015 - 2019.
 - 10 Kompas. 29 Nopember 2014. Potensi Laut Indonesia senilai Rp 7.200 ^{triliun}
 - 11 Food and Agriculture Organization of United Nation. The State of World Fisheries and Aquaculture 2014
 - 12 Komisi Nasional Pengkajian Sumber Daya Ikan. 2013
 - 13 CNN Indonesia. 9 Agustus 2015. 80 Persen Sumberdaya Belum Terjamah, KKP Siapkan Strategi.
 - 14 Freddy Number. Kembalikan Kejayaan Negeri Bahari. BIP 2015.
 - 15 Permen KP RI No 25/Permen-KP/2015 Tentang Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2015 - 2019
 - 16 Bernhard Limbong. Poros Maritim. Pustaka Margaretha. 2015
 - 17 www.tempo.co.id. Jumat 31 Juli 2015. Menteri Susi Targetkan Ekspor Perikanan Rp 67,5 Triliun

Bab II

BAB II

DARI SRIWIJAYA, MAJAPAHIT, HINGGA NKRI

II.1 Kerajaan-Kerajaan Nusantara

Keberadaan kerajaan-kerajaan di Nusantara, ternyata telah ada sejak abad ke-2 M. Jumlah kerajaan yang pernah ada di Nusantara cukup banyak mulai dari kerajaan besar dan kecil yang tersebar mulai dari tanah Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Bali dan Maluku. Yang menarik, sebagian besar kerajaan-kerajaan tersebut memiliki ciri sebagai negara yang memiliki budaya bahari yang bersinggungan dengan soal laut, dan bisa disebut kerajaan maritim dalam maknanya sebagai penguasa wilayah pesisir, memiliki armada kapal dagang atau memiliki pasukan bersenjata di laut.

Kepulauan Nusantara berdasarkan bukti-bukti sejarah yang ada menunjukkan memiliki budaya laut yang kuat. Dari banyak kerajaan yang muncul tersebut, sebagian besar membangun kekuatan politik dan ekonominya dengan basis kegiatan maritim. Itu muncul lebih

banyak karena letak geografisnya yang sangat strategis, di samping kekayaan alamnya, sehingga terlibat aktif dalam pelayaran dan perdagangan dunia.

Menurut Munoz, sumber sejarah awal kerajaan-kerajaan di Nusantara adalah catatan-catatan Tiongkok. Berdasarkan catatan-catatan tersebut lokasi-lokasi yang dianggap sebagai pusat-pusat pemerintahan di wilayah Nusantara adalah Barousai (Barus) di Sumatra Utara, Ko-Ying tidak pasti tapi diasumsikan di Jawa Barat, Si Tao kemungkinan di Jawa, Poli di Bali dan sebagian di Jawa Timur, P'u-lo-chung mungkin di barat daya Kalimantan dan Kutei di Kalimantan Timur.

Pembentukan negara maritime telah dimulai sejak sekitar abad 1 M. Muncul pemimpin yang kuat dalam wilayah masing-masing terutama wilayah pesisir yang merupakan tempat perdagangan dilakukan. Awalnya adalah tahap pesisir dimana mulai terbentuk permukiman-pemukinan kecil sekitar sungai dengan kekuasaan terbatas yang kemudian sejalan dengan perkembangan perdagangan menjadi besar. Terutama perdagangannya saat itu adalah dengan India dan Tiongkok.

Pusat pemerintahan awal seperti demikian adalah Barus (Barousai) atau juga dikenal dengan Bales, Pancur atau Falser. Barus pertama kali disebut oleh Ptolemy pada abad 1 M. Daerah ini terkenal karena produksi kamper dan kemenyan yang sangat berkualitas sehingga sering disebut dalam buku-buku petunjuk perjalanan Arab-Persia. Barus memiliki peran penting dalam perdagangan saudagar Arab dan India. Daerah ini dipastikan sangat tergantung pada suku-suku Batak dari kelompok Toba dan Pak-Pak yang berada di pedalaman tempat wilayah-wilayah produksi kamper dan kemenyan.¹

Kerajaan lain adalah Ko-Ying yang disebut dalam kronik-kronik Tiongkok abad 2 dan 3 M. Lokasinya ada yang mengatakan di Jambi dan Selatan Sumatra ada yang menduga di Jawa Barat. Penemuannya adalah barang pecah belah, manik-manik kaca dari India dan batu bata yang digunakan memiliki bentuk dan ukuran yang sama dengan batu bata yang digunakan di India Selatan.²

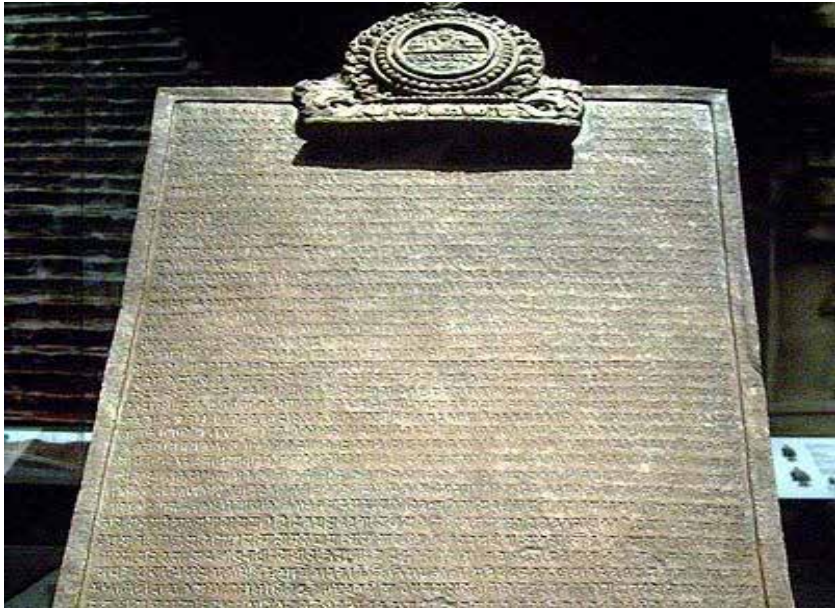
Berdasarkan keberadaan prasasti batu yang sudah ditemukan

menunjukkan bahwa keberadaan kerajaan awal di Nusantara adalah pada tahun 350 dengan lahirnya Kerajaan Kutai Martapura yang didirikan oleh Maharaja Sri Kudungga. Kerajaan ini berkuasa tiga abad lebih melalui 27 rajanya. Pemakaian nama Kutai Martapura untuk kerajaan berada di tempuran Sungai Mahakam dan Sungai Kendang Rantau ini diberikan oleh para ahli sejarah, berdasarkan berita Cina yang menyebutkan *kho-tay* (Kerajaan Besar) dan berita India yang menyebut *quetaire* (hutan belantara) karena tidak ada prasasti yang menyebut nama itu. Sebanyak tujuh prasasti yang dipahatkan pada yupa (tiang batu) hanya menyebutkan bahwa raja pertama Kutai adalah Sang Raja Manusia Kesohor, Kudungga.

Kutai adalah salah satu kerajaan yang dapat ditentukan letaknya secara pasti. Empat situs utamanya dapat diidentifikasi dengan pasti yaitu di alur hilir Sungai Mahakam di Kalimantan Timur. Munoz berkesimpulan bahwa penemuan-penemuan yang ada menuntun pada kesimpulan bahwa Kutai dahulu pastilah sebuah wilayah pemerintah yang cukup besar.³ Prasasti yang ada juga mengungkap bahwa Mularman, cucu dari Kudungga telah mendatangkan banyak Brahmana penganut ajaran Siwa ke kerajaannya, dimana dia menawarkan tanah dan harta benda. Hal ini lebih lanjut menurut Munoz, menunjukkan bahwa Kalimantan Timur pada saat itu adalah wilayah yang terbuka menjadi bagian dari jaringan komersial yang aktif. Sayangnya tidak disebutkan dalam prasasti-prasasti tersebut apakah Brahmana tersebut berasal dari India atau pulau lain di kepulauan Indonesia. Informasi yang terdapat pada prasasti-prasasti peninggalan Kutai menunjukkan konsistensi dengan catatan-catatan sejarawan Tiongkok Fa Hsien yang mengatakan bahwa Kalimantan Timur saat itu diperintah oleh Devevarman, Asvavarman dan Mulavarman.

Kerajaan maritim besar yang lahir kemudian adalah Sriwijaya yang artinya Cahaya Kemenangan. Kelahiran Sriwijaya yang didirikan oleh Dapunta Hyang memang terasa menonjol dalam sejarah kemaritiman Nusantara. Ketenaran dan kebesarannya muncul karena banyaknya sumber sejarah yang menyebutkannya, khususnya berbagai

prasasti sedikitnya ada tujuh prasasti, mulai dari Prasasti Kedukan Bukit, Prasasti Talang Tuo, Prasasti Telaga Batu, Prasasti Kota Kapur, Prasasti Karang Berahi dan Prasasti Palas Pasemah), di Thailand Selatan (Prasasti Ligor) dan India (Prasasti Nalanda). Selain itu Berita Asing seperti Berita Arab, Berita Cina dan Berita India juga memperkaya sumber sejarah Kerajaan Sriwijaya.



Gambar 2.1. Prasasti Nalanda bertahun 860 M, India.

Prasasti ini mengatakan bahwa Raja Sumatra, Balaputradewa memberikan sumbangan kepada Nalanda. Disebutkan pula Balaputradewa adalah bagian dari Dinasti Syailendra dari Jawa

Kerajaan Budha terbesar di Asia Tenggara ini tercatat secara baik dalam catatan perjalanan pendeta Tiongkok, I-Tsing yang pernah mengunjungi Sriwijaya tahun 671 selama 6 bulan. Pada masa kejayaannya, Sriwijaya telah menguasai hampir seluruh kerajaan di Asia Tenggara, di antaranya Jawa, Sumatera, Semenanjung Malaya, Thailand, Kamboja, Vietnam dan Philipina. Kedigdayaan Sriwijaya terlihat dari kekuatan armada lautnya, serta kerjasamanya dengan India

dan Cina, sehingga Sriwijaya menjadi pengendali rute perdagangan yang bisa memungut bea dan cukai dari setiap kapal yang lewat. Penguasaan Sriwijaya terhadap Selat Malaka dan Selat Sunda membuat kerajaan ini mampu mengumpulkan kekayaan dari jasa pelabuhan dan gudang perdagangan yang melayani pasar Tiongkok serta India.⁴

Surutnya kejayaan Sriwijaya pada abad ke-11 terjadi karena serangan Rajendra Chola I dari Dinasti Chola yang bepusat di Koromandel, India Selatan. Melalui ekspedisi lautnya, Chola menyerang Sriwijaya pada tahun 1017 dan 1025, yang bukan saja menaklukan daerah-daerah bawahan Sriwijaya, tapi juga menawan Raja Sriwijaya yang bernama Sangrama Vijayottunggawarma.⁵

Di Jawa pada periode yang berdekatan dengan Sriwijaya, terdapat Kerajaan Mataram Kuno periode Jawa Tengah. Kerajaan yang didirikan oleh Sanjaya (Rakai Mataram Sang Ratu Sanjaya), yang namanya tercatat dalam Carita Parahyangan dan Prasasti Mantyasih (907), ini semula dikenal sebagai negeri agraris yang kehidupan masyarakatnya dari bertani.⁶ Namun kerajaan yang berpusat di Bumi Medhang ini berubah sepeninggalan Sanjaya. Pada masa kekuasaan Rakai Panunggalan/Dharaindra (784-803 M), Mataram Kuno Jawa Tengah mulai memperluas kekuasaannya dengan menyeberangi lautan. Mataram mampu memperluas wilayahnya hingga Sriwijaya, dan menurut teori sejarawan Slamet Muljana, Mataram bahkan menjadikan Ligor (Thailand Selatan) sebagai anjakan untuk menaklukan Kamboja.

Hubungan yang makin luas karena kekuatan armada lautnya membuat kekuasaan Mataram Kuno tidak hanya berhenti di Kamboja dan Sriwijaya. Kerajaan yang diyakini membangun Candi Borobudur dan Prambanan yang bertingkat-tingkat dan sangat indah diperkirakan mampu memperluas wilayahnya sampai ke Semenanjung Malaya dan daratan Indocina. Perkembangan budaya dan agama di era Mataram Kuno yang sedemikian pesat, peninggalannya masih dapat disaksikan sampai saat ini. Adapun ibukota Medang ada beberapa pemahaman, di antaranya ada di sebelah timur Candi Prambanan dan ada yang menduga di Sleman, Yogyakarta.

Kerajaan di Jawa lainnya yang muncul dan memiliki catatan kewilayahan lautnya adalah Singasari pada abad 13 M. Kerajaan ini mencapai puncak kejayaan pada era Kertanegara. Raja ini memiliki gagasan menyatukan seluruh wilayah Nusantara. Melalui Ekspedisi Pamalayu (1275), Pasukan Singasari berhasrat menguasai Jawa dan Kerajaan Sumatra. Abad ke 13 M menurut Munoz memberi kita sebuah periode yang terdokumentasi secara lebih baik karena dua sumber dari masa itu yaitu Pararaton dan Nagarkertagama mampu menjelaskan secara detil apa yang terjadi.

Pada 1275 M Kertanegara menyerang Malayu setelah sebelumnya sukses menyerang Jambi dan Palembang. Setelah Malayu, kekuatan Singasari mulai menyerang Bali pada 1282 M dan berhasil menawan Raja Bali, Adidewalankana di Jawa. Karena terus berperang tentu saja sumber daya Singasari banyak yang tergerus sehingga kurang mampu mempertahankan kekuasaan dari berbagai pemberontakan di tanah sendiri. Ditambah dengan kedatangan Mongol dan persekutuan mereka dengan Raden Wijaya, pada akhir abad 12 M, Singasari runtuh dan muncul kekuasaan baru di Jawa Timur yaitu Majapahit.

Kerajaan Majapahit didirikan oleh Raden Wijaya di Hutan Tarik, Mojokerto tahun 1293 Masehi. Raden Wijaya menikah dengan tiga anak dari Kertanegara dan anak cucu mereka melanjutkan kekuasaan Majapahit. Usia Majapahit cukup lama (1293 - 1478) sekitar 185 tahun, dan mencapai masa kegemilangan yang luar biasa dengan keberhasilannya menyatukan Bumi Nusantara bahkan sampai Semenanjung Malaka.

Puncak kejayaannya bukan saja dalam hal luasnya wilayah yang dikuasai, tapi juga munculnya tokoh seperti Gajah Mada yang menunjukkan dedikasi luar biasa terhadap kerajaan. Di samping itu, Majapahit juga melahirkan kesenian adiluhung seperti seni wayang dan pedalangan. Tentang Majapahit akan dibahas dalam bagian tersendiri bersama Sriwijaya.

Era panjang Majapahit berakhir pada akhir abad 14 dengan peristiwa terjadinya pemberontakan Jin Bun (Raden Patah) yang ke-

mudian mendirikan Kerajaan Demak pada tahun 1478. Raden Patah merupakan putra dari Bhre Kertabumi atau Brawijaya V. **Diubah jadi Era panjang Majapahit berakhir pada akhir abad 14, kemudian muncul Kerajaan Demak di bawah kepemimpinan Raden Patah.**

Jan Christie dalam Wade (2009) mengatakan bahwa dampak dari perkembangan perdagangan maritim terhadap perekonomian di Jawa sangat besar. Ekspansi pasar Tiongkok secara khusus yang membutuhkan produk-produk dari Jawa dan kepulauan Nusantara telah mengubah praktek-praktek pertanian di Jawa, pemasaran domestik, perdagangan regional dan sistem moneter dan perpajakan.

Prasasti Kaladi tahun 909 M yang ditemukan di Delta Brantas menyebutkan keberadaan orang-orang asing dari berbagai daerah di Asia Tenggara. Sementara Prasasti Kuti menyebutkan adanya banyak orang asing di wilayah tersebut yaitu dari Campa, Kalingga, Sri Lanka, Bengal, Malabar dan Khmer. Tampak jelas bahwa pada abad 10 M wilayah Jawa Timur telah menjadi lingkungan sosial internasional. Diikuti pada abad berikutnya sebuah pelabuhan utama telah tumbuh di delta Sungai Brantas, dari Jepara modern ke Tuban dan Gresik, dimana model baru pembayaran pajak pelabuhan mulai digunakan.⁷

II.2. Masa-Masa Sriwijaya: Cahaya Kemenangan

Salah satu tipologi kerajaan tradisional di Asia Tenggara, termasuk di wilayah Nusantara adalah kerajaan maritim yang bercirikan sistem persungai (*river system*) yang mengalir dari dataran tinggi di pedalaman sampai ke lautan. Sepanjang waktu orang bertempat tinggal dalam berbagai macam sistem persungai. Penduduk menjadi terkonsentrasi hanya di daerah-daerah delta pada mulut sungai.

Demikian juga dengan Kerajaan Sriwijaya yang didirikan oleh Dapunta Hyang Sri Jayanasa. Ibukota kerajaannya dibangun di delta sungai tersebut di wilayah delta Sungai Kampar. Di pusat ibukota tersebut raja Sriwijaya -yang artinya Cahaya Kemenangan—bertempat tinggal bersama keluarga dan para elit. Mereka umumnya sedikit

kontak dengan orang-orang kebanyakan. Hubungan mereka umumnya bersifat eksploitatif. Hubungan intensif biasanya antara istana dengan penguasa vassal atau provinsi.

Perpindahan penduduk ke delta-delta sungai tersebut memiliki implikasi penting terhadap sistem politik kerajaan kepulauan. Dari wilayah delta tersebut lahir pusat pemerintahan yang berusaha menguasai wilayah dengan sistem multisungai di bawah otoritasnya untuk menerapkan suatu hegemoni politik. Oleh karena tidak bisa menguasai semua wilayah sistem politik persungaian, pola yang umum terjadi adalah berupa penguasaan hanya di wilayah pantai dan bibir sungai. Selebihnya itu dijalankan oleh penguasa vassal dan diperintah secara tidak langsung. Dengan mengawasi bibir sungai maka memungkinkan terjadinya pengaruh ke atas - ke bawah dalam suatu sistem persungaian. Penguasa bibir sungai mampu mengontrol jaringan komunikasi persungaian yang ada di daerah hulu.

Namun perpindahan penduduk pada era Sriwijaya tidak hanya dari pedalaman ke delta. Belakangan, diketahui perpindahan penduduk Sriwijaya sampai ke pantai timur Benua Afrika. “Perempuan-perempuan Nusantara itu menginjakkan kaki di bumi Madagaskar, negara pulau di lepas pantai timur Benua Afrika, sejak 1.200 tahun lalu. Mereka datang bersama para laki-laki pelaut dari Kerajaan Sriwijaya. Dari Rahim mereka, lahir orang-orang Malagasi, penduduk asli Madagaskar,” tulis Larasati Ariadne Anwar.⁸

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan sejak tahun 2005 - 2012 oleh Murray Cox, Michael Nelson, Meryanne Tumonggor, Francois Ricaut dan Herawati Sudoyo tentang perempuan Asia Tenggara yang menjadi nenek moyang bangsa Malagasi, diperoleh kesimpulan mereka berasal dari Indonesia setelah dilakukan analisis DNA orang Indonesia dan Madagaskar. Melalui Samudera Hindia, Nusantara terhubung dengan Afrika Timur, India dan Jazirah Arab.

Bagaimana orang-orang Sriwijaya bisa mencapai Afrika Timur? Teori Anthony Reid menjelaskan peristiwa alamiah yang menentukan pola perjalanan atau ekspedisi pada masa itu. Peristiwa alam yang

disebut musim, menurut Reid, adalah Bahasa Melayu yang menunjuk pada sesuatu yang berulang setiap tahun mengenai angin di Asia Tropis. Pengulangan itu terjadi pada April sampai Agustus bertiup ke utara, sementara pada Desember sampai Maret bertiup ke selatan.⁹ Karena mengandalkan angin musim ini pula, kapal-kapal dagang bangsa Arab, Persia dan India yang berlayar ke timur, serta kapal-kapal bangsa Cina yang berlayar ke selatan dan barat harus singgah di pelabuhan-pelabuhan Sriwijaya. Saat kapal-kapal dagang singgah di pelabuhan-pelabuhan yang ada di wilayah Sriwijaya -termasuk Malaka, dan transaksi pun terjadi. Kapal-kapal dagang itupun dipungut pajak saat singgah dan bertransaksi. Produk Sriwijaya yang ditransaksikan meliputi hasil alam seperti pinang, pala, cengkih dan kapur barus.

Untuk menjaga perairannya, dilakukan ekspedisi-ekspedisi militer Sriwijaya agar negeri-negeri lain mematuhi politik dagang Sriwijaya. Jika ada kapal dagang yang mencoba menghindari pungutan, akan dikejar oleh armada laut Sriwijaya. Mendasarkan pada Arsip Dinasti Sung, Reynold Sumayku mengungkapkan “Di Selat Malaka, kapal-kapal dagang kerap menghindari pungutan pajak dengan cara berlayar selaju-lajunya.”¹⁰ Usaha menghindari pajak seringkali gagal. Komisaris Cina dalam perdagangan internasional, Chau Ju-Kua, menggambarkan jika kapal-kapal dagang tidak singgah, akan dikejar dan diserang oleh pasukan yang semuanya berani mati. “Inilah alasan mengapa negeri ini (Sriwijaya) merupakan pusat perdagangan yang besar.”

Selain kekuatan armada dan keberanian pasukannya, kejayaan Sriwijaya di laut tidak mungkin dilepaskan dari posisi strategis Selat Malaka dalam jalur perdagangan dunia. Pada abad kelima hingga ketujuh, jalur perdagangan yang dikendalikan bukan saja Selat Malaka, tetapi juga Laut Jawa bagian barat, Selat Karimata, bahkan sampai ke tepian Laut Cina Selatan.

Dalam hubungan politik dan kebudayaan Sriwijaya juga menjangkau India. Berdasarkan prasasti di Nalanda, Bihar, India, yang dibuat tahun 860 Masehi, diperoleh keterangan tentang Raja Devapaladeva dari Benggala yang mengabulkan permintaan Sri Maharaja

Suvarnadvipa Balaputra (Balaputradewa, Raja Sriwijaya), untuk membangun kuil untuk tempat tinggal dan belajar para bhiksu Budha. Disebutkan bahwa Raja Sriwijaya menyediakan dana untuk pembangunan Nalanda yang berkembang menjadi universitas dan pusat pembelajaran agama Budha.¹¹ Para pelajar dari Sriwijaya juga banyak yang menimba ilmu di Nalanda.



Gambar 2.2. Universitas Nalanda di India

Menjelang akhir abad ketujuh, Buddhisme di Sriwijaya berkembang pesat. I-Tsing mencatat, “Ibu Kota (Sriwijaya) merupakan pusat belajar agama Buddha di antara pulau-pulau di Laut Selatan. Di Kota Sriwijaya yang dikelilingi tembok terdapat lebih dari seribu biksu yang menekuni pengkajian naskah agama dan amal baik. Dengan saksama mereka periksa dan pelajari semua pokok pemikiran yang mungkin ada, persis seperti di India. Aturan dan upacaranya sama”¹²

Ekonomi dan Perdagangan Sriwijaya

Penguasa yang sukses juga didukung dengan perhatiannya terhadap ekonomi. Selain itu, istana kerajaan secara ideologis juga menjadi pusat ekonomi. Sumber-sumber ekonomi utama ketika itu sangat penting untuk membangun kekuasaan. Meskipun dalam kerajaan maritim seperti Sriwijaya hubungan antara bawahan dan atasan agak longgar, namun prinsip penguasaan sumber-sumber utama ekonomi untuk kerajaan tetap penting sebagaimana negara pertanian. Pusat ekonomi negara maritim Sriwijaya secara fungsional sama dengan negara pedalaman yang menghasilkan padi sebagai komoditas utama. Ibu Kota Sriwijaya sebagai tempat redistribusi ekonomi, berperan baik sebagai tempat penyaluran barang (*entreport*), juga sebagai pusat penukaran uang dan barang dari sejumlah pelabuhan.

Dalam perdagangan, dikenal dua model hubungan dagang, yakni antara dunia luar dan perdagangan dalam negeri.

Yang mencerminkan sistem politik persungai. Jaringan tukar menukar hulu sungai terhubung dengan perdagangan luar negeri di pusat-pusat pelabuhan melalui agensi dari penguasa bibir sungai yang membagi kemakmuran perdagangan dengan wilayah pedalaman.

Perdagangan diselenggarakan di dataran sungai di wilayah tanah daratan di Pulau Jawa. Kontak dengan pedagang-pedagang asing adalah sama seperti yang terjadi pada negara-negara berbasis sungai. Pedagang diarahkan menuju pusat-pusat pelabuhan, dan keuntungan dari perdagangan didistribusikan kembali untuk memperkuat hegemoni penguasa.

Menurut Hall (2011) dalam model *Reverine System Exchange*, pusat perdagangan utama (induk) berada di wilayah pantai atau berbasis pantai terletak di bibir sungai (muara). Pusat-pusat perdagangan yang lebih kecil, perdagangan sekunder, tersier dan seterusnya berada di wilayah persimpangan jalan hulu sungai. Pusat-pusat perdagangan di wilayah sekunder dan tersier berada di wilayah pedalaman dan dekat dengan pusat-pusat produksi pertanian yang menyuplai barang-

barang yang hendak dipedagangkan melalui pusat-pusat perdagangan tersebut untuk dibawa ke luar melalui pusat perdagangan utama di wilayah pantai.

Antara pusat perdagangan utama, perdagangan sekunder, dan perdagangan tersier saling kait mengait, saling membutuhkan untuk distribusi barang dan jasa. Barang-barang dari luar negeri masuk melalui pusat perdagangan utama lalu didistribusikan melalui pusat perdagangan sekunder dan tersier. Sebaliknya, barang-barang dari pedalaman ditransfer melalui pusat perdagangan tersier dan sekunder untuk dapat sampai ke wilayah pelabuhan (pusat perdagangan utama).

Sriwijaya berusaha kuat menguasai jaringan persungai ini untuk memastikan bahwa wilayah ini tidak dikuasai musuh seperti Jambi yang menguasai sistem Sungai Batanghari. Sriwijaya melakukan ekspedisi pertama untuk menaklukkan Jambi pada 682 M. Sriwijaya berhasil mencapai kemenangan dengan menguasai lebih luas pusat sistem persungai dan kemenangan atas pusat-pusat perdagangan di bibir sungai yang lain di Sumatera, Malaya, dan pantai bagian barat dari Pulau Jawa yang menjamin kerajaan ini mengawasi atas aliran barang di wilayah Selat Malaka dan demikian juga dari wilayah ini ke dalam jaringan perdagangan internasional.¹³

Model sistem persungai menyiratkan bahwa sistem persungai pada dasarnya tidak permanen, dan sejumlah sejarawan percaya bahwa Sriwijaya sebagai entitas politik ditandai dengan pusat perkapalan. Ibu kota Sriwijaya mula mula berada dalam sistem sungai Musi tetapi pada abad ke-11 berada di Jambi dan mungkin berfokus pada pusat-pusat sungai lain di Selat Malaka di antara waktu itu.

Negara-negara maritim di Nusantara menjalin hubungan dagang dengan negara-negara besar di Asia, terutama Cina. Catatan dari dinasti Cina ketika itu mencatat adanya persaingan berbagai sistem persungai di Malaka. Sejumlah pusat kekuasaan di bibir sungai mengirim misi ke istana Cina. Sriwijaya tidak hanya menjalin hubungan dagang dengan Cina, tetapi juga pedagang-pedagang Barat yang akan berhenti (singgah) di kepulauan Nusantara dalam perjalanannya ke Cina.

II.3. Armada Merah Putih Majapahit

Majapahit merupakan kerajaan maritim terpenting di Nusantara pasca keruntuhan Sriwijaya pada abad ke-13. Majapahit merupakan kelanjutan dari Kerajaan Singasari yang telah berkembang menjadi kerajaan maritim Jawa masa sebelumnya. Majapahit berkembang menjadi kerajaan terbesar di kawasan laut Jawa. Dasar-dasar kerajaan maritim memang telah dibangun oleh Kerajaan Singasari. Berkat kekuatan angkatan lautnya, Singasari telah memulai mempersatukan kekuatan politik Nusantara dengan menguasai Pulau Sumatera, Semenanjung Malaka, Kalimantan Barat, dan Bali. Singasari besar ketika berada di bawah pemerintahan Kertanegara, mertua pendiri Kerajaan Majapahit, Raden Wijaya.

Penguasaan wilayah yang telah dirintis oleh Singasari dilanjutkan oleh kerajaan Majapahit yang mulai berdiri pada abad ke-13 dan mencapai puncaknya pada abad ke-14. Majapahit berkembang menjadi kerajaan maritim terbesar di Nusantara, kebesaran ini juga didukung pertanian yang menghasilkan produk perdagangan yang sangat baik.

Nama Majapahit menjulang bersama nama Gajah Mada, sang mahapatih, yang terkenal dengan Sumpah Palapa yang menjadi inspirasi bagi para pendiri NKRI mewujudkan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sumpah yang berbunyi “Sira Gajah Mada pepatih amungkubumi tan ayun amukita palapa, sira Gajah Mada : Lamun huwus kalah Nusantara ingsun amukti palapa, lamun kalah ring Gurun, ring Seram, Tanjungpura, ring Haru, ring Pahang, Dompo, ring Bali, Sunda, Palembang, Tumasik, samana ingsun amukti palapa.” menjadi semboyan yang dahsyat dalam mempersatukan bumi Nusantara. Istilah Nusantara, yang ada dalam sumpah itu sampai sekarang masih dipakai untuk menyebut wilayah negara kepulauan yang sekarang ditetapkan sebagai Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Secara geografis pusat kekuasaan Majapahit berada di hilir sungai Brantas, Jawa Timur. Pusat kerajaan di wilayah Sungai Brantas

memang telah menjadi tradisi bagi kerajaan-kerajaan di wilayah ini sebelum Majapahit, seperti Kediri, Jenggala, dan Singasari. Lokasi Majapahit tepat berada di sebelah selatan Sungai Brantas. Sungai Brantas di sini bercabang menjadi dua, yakni Kali Mas di sebelah utara dan Kali Porong di sebelah Selatan. Di bagian hulu Kali Mas terletak Pelabuhan Sungai Cangu dan di muaranya terletak Pelabuhan Laut Hujung Galuh yang kelak berkembang menjadi Pelabuhan Surabaya. Sebagian besar peninggalan Majapahit masih dijumpai di Trowulan, sebelah selatan Mojokerto.

Lokasi kerajaan berada di wilayah sungai besar memang menjadi tradisi bagi kerajaan-kerajaan di Nusantara pada waktu itu. Sungai Brantas merupakan sungai besar di Jawa Timur pada saat tersebut. Pilihan lokasi di hilir sungai karena sungai merupakan jalan raya utama yang menghubungkan daerah pantai dengan daerah pedalaman. Penguasaan jalur sungai berarti menguasai jalur distribusi barang dan orang dari pedalaman ke wilayah pantai, dan sebaliknya dari luar negeri yang akan singgah di pantai untuk berkomunikasi dengan penduduk pedalaman. Pola penguasaan seperti ini sesungguhnya mirip dengan Sriwijaya yang mengembangkan pola kerajaan berbasis *riverine trade system* atau sistem jaringan perdagangan sungai.

Perkembangan Kerajaan Majapahit diakui dengan konsolidasi wilayah secara internal. Dengan membawa panji-panji gula kelapa atau merah putih, Majapahit memperkuat basis kekuatan inti, yakni Jawa Timur, Jawa Tengah dan Madura melalui penumpasan pemberontakan dan penjinakan kekuatan-kekuatan di dalam. Bendera merah-putih, dalam cerita Nagarakertagama, adalah warna yang mulia dan digunakan saat upacara hari kebesaran. Setelah konsolidasi internal berhasil, maka dilanjutkan dengan politik ekspansi ke luar.

Majapahit memperkuat basis angkatan lautnya dan melakukan sejumlah ekspedisi ke luar Jawa untuk memperoleh pengakuan atas kedaulatan lautnya. Angkatan laut Majapahit mengontrol jalur-jalur ekonomi perdagangan utama di Nusantara bermula dari Laut Jawa, Selat Malaka. Di wilayah-wilayah yang dikuasai ditempatkan peja-

bat-pejabat yang setia kepada Majapahit. Penguasaan terhadap laut Jawa menjadi penting karena posisinya berada di tengah-tengah antara pusat produsen rempah-rempah di Maluku dengan pintu gerbang perdagangan dunia, yakni Selat Malaka. Karena itu, beberapa titik di pesisir Jawa dipakai untuk mendukung pengembangan armada laut Majapahit, di antaranya di Caruban, Lasem. Dari segi militer, Majapahit mempercayakan perairan Lasem sebagai salah satu pangkalan armada kapal tempurnya.¹⁴ Sementara kapal-kapal Jawa pada waktu itu, menurut Berita Eropa dibuat di Banjarmasin dan Lasem. Hingga abad tujuh belas, galangan kapal di Lasem masih tetap ada dan terus beroperasi.¹⁵

Kapal-kapal buatan Lasem dan Banjarmasin yang dipakai armada laut Majapahit, terlihat gagah menentang samudra dengan bendera merah putihnya. Armada laut dikenal dengan panji kebesaran “Getih-Getih-Samüdra” yang terdiri dari lima warna merah dan empat warna putih, serta Tombak Pataka “Sang Hyang Baruna”. Tombak pataka itu kini tersimpan di The Metropolitan Museum of Art New York, Amerika Serikat.

Dari Pulau Jawa yang merupakan pusat produksi beras, Majapahit memanfaatkannya untuk diperdagangkan ke Maluku dan tentu Kota Malaka. Dari Malaka jaringan dagang internasional berkembang. Pedagang-pedagang Jawa dari wilayah Majapahit memiliki pengalaman menjadi pelaku perdagangan laut hingga selat Malaka dan Maluku dan melakukan transaksi internasional dengan para pedagang India, China, Persia, dan sebagainya. Barang-barang yang diperdagangkan berupa beras, kayu gaharu, cendana, getah damar. Sementara itu barang-barang dari luar yang dibeli dan diperdagangkan di wilayah Nusantara seperti porselin dan kain sutera dari China.

Kekuatan maritim Majapahit memungkinkan untuk melakukan ekspansi wilayah ke Nusantara yang kemudian menjadi cikal bakal berdirinya Indonesia. Ekspansi wilayah dimulai pada masa raja ketiga, yaitu Tribhuwana Tungga Dewi Jaya Wisyhu Wardhani (1328-1350) dan dilanjutkan putranya Hayam Wuruk (1350-1389). Motor penggerak

penguasaan wilayah adalah Mahapatih Gajah Mada yang bercita-cita menaklukkan Nusantara dengan “Sumpah Palapa”.

Letak Jawa betul-betul ideal untuk mendominasi perdagangan di pulau-pulau di Asia Tenggara. Surplus beras yang luar biasa memberikan nilai tambah yang luar biasa untuk diperdagangkan dengan produk-produk dari pulau-pulau penghasil rempah di Timur yang pada masa Majapahit berhasil diisolasi dari perdagangan dengan pedagang asing melalui penguasaan laut oleh Majapahit. Kekuasaan ini berhasil dikelola dengan baik selama 2,5 abad. Majapahit berhasil menjadi kekuatan perdagangan maritim yang dominan di laut Nusantara. Menurut catatan Raja-raja dari Pasai disebutkan bahwa takhenti-hentinya orang dari wilayah Nusantara datang dan pergi membawa upeti kepada raja. Dari wilayah timur datang dari Banda, Seram membawa lilin tawon lebah, kayu cendana, kayu manis, kulit hewan, cengkeh, biji pala. Dengan akses yang dapat dikatakan eksklusif ke daerah penghasil rempah, Majapahit menjadi makmur karena kemampuannya memperluas perdagangan rempah-rempah di Asia Tengah, Asia dan Eropa.¹⁶

Ekspansi wilayah membuat pengakuan kekuasaan daerah yang dikuasai terhadap kedaulatan Majapahit. Wilayah yang dikuasai membangun mozaik yang dikenal dengan nama Nusantara mulai dari Pulau Sumatera hingga pulau sebelah barat Papua sebagaimana tertulis dalam Kitab Negara Kertagama Pupuh XIII, XIV, dan XV. Pada masa Tribhuwana Tungga Dewi, wilayah-wilayah di Nusantara yang berhasil dikuasai adalah Bali, Lombok, Sriwijaya, Tamiang, Samudera Pasai, Sumatera, Pulau Bintan, Tumasik (Singapura), Semenanjung Malaya, Kapuas, Katingan, Sampit, Tanjunglingga, Kotawaringin, Sambas, Lawai, Kandangan, Landak, Tirem, Brunei dan Malano. Di zaman pemerintahan Hayam Wuruk yang meneruskan Tribhuwana Tungga Dewi, Patih Gajah Mada terus mengembangkan penaklukan ke wilayah timur seperti Gurun, Seram, Sasak, Makassar, Buton, Sumba, Salayar, Saparua, Bima, Banda, Ambon, Timor dan Dampo.

Sebagai imperium, Majapahit juga menjalin hubungan diplomatik dengan negara-negara di luar Nusantara. Hubungan diplomatik

dilakukan dengan negara sahabat. Negara-negara ini bukan taklukan dan disebut sebagai mitreka satata. Menurut Negara Kertagama pupuh 15, negara-negara sahabat itu adalah Thailand, beberapa kerajaan di Myanmar, Kerajaan Campa, Kamboja dan lain-lain.

II.4. Integrasi Nusantara pada Zaman Perkembangan Islam

Zaman perkembangan Islam diperkirakan antara abad ke-13 hingga abad ke-17. Pada saat itu agama Islam berkembang di Nusantara dan berpengaruh dalam tatanan pemerintahan menggantikan tatanan pemerintahan yang bercorak Hindhu-Buddha. Perkembangan Islam tak terlepas dari perkembangan perdagangan yang sudah dijalin dari dunia "timur" dengan dunia "barat" berabad-abad sebelumnya.

Seperti kita ketahui bahwa di Asia terdapat dua jalan perniagaan besar, yaitu yang melalui darat, dan yang melalui laut. Jalan darat sering disebut sebagai jalan sutra yang dimulai dari Tiongkok, melalui Asia Tengah, dan Turkistan, hingga Laut Tengah. Jalan darat ini juga memiliki jangkauan hubungan dengan jalan-jalan kafilah di India. Jalan darat ini merupakan jalan yang telah tua usianya, dan diperkirakan sudah ada sejak 500 tahun sebelum Masehi. Jalur laut berkembang lebih kemudian, paling tidak sejak abad pertama awal Masehi dan berkembang pesat setelah abad ke-5 Masehi, ketika teknologi perkapalan China berkembang pesat dengan lahirnya kapal-kapal layar yang dapat menjangkau lepas pantai. Jalur laut telah mendorong aktivitas perdagangan maritim di Nusantara dan tumbuhnya kerajaan-kerajaan besar yang berbasis maritim seperti Sriwijaya. Jalur laut ini mengambil rute dari Tiongkok dan Nusantara, melalui Selat Malaka menuju India. Dari India ada yang menuju Teluk Persia melalui Suriah ke Laut Tengah, dan ada yang ke Laut Merah melalui Mesir dan sampai di Laut Tengah.

Pada masa baru, atau masa Kurun Niaga, aktivitas perdagangan bangsa Indonesia dalam dunia perdagangan global masih terus berlangsung. Istilah "Kurun Niaga" diperkenalkan oleh Anthony J.S. Reid

dalam bukunya, Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680. Sebutan Kurun Niaga mengacu pada sebuah zaman yang didominasi oleh perdagangan sebagai cara hidup penduduk di kawasan itu. Era global ditandai dengan peranan Kota Malaka dan kota-kota lain di Nusantara yang silih berganti memainkan peranan dalam jaringan perdagangan global.¹⁷

Malaka (Abad Ke-15 - Awal Abad Ke-16)

Dalam perdagangan global ini, posisi geografis Asia Tenggara menjadi faktor penentu perkembangan ekonomi dan politik bangsa-bangsa di kawasan Asia Tenggara. Posisi geografis yang dalam bentuk posisi silang antara dua benua, Asia dan Australia, antara dua samudera, yakni Samudera Hindia dan Samudra Pasifik telah menjadikan kawasan Asia Tenggara termasuk Indonesia memegang kendali penting perdagangan antara bangsa selama Kurun Niaga. Posisi geografis demikian ditunjang dengan adanya iklim tropis yang mengenal perubahan musim seperti ini disebabkan adanya perubahan arah angin, angin barat, dan angin timur.

Perubahan angin membawa implikasi pada teknologi pelayaran dan jalur pelayaran yang berkembang di Asia Tenggara. Angin musim yang berubah hampir secara konsisten setiap setengah tahun itu menciptakan suatu prasarana penting bagi pelayaran niaga. Para pelaut dan pedagang dapat memperhitungkan kegiatannya sesuai irama pergantian angin itu.

Antara bulan Juni-November, angin bertiup dari arah timur ke arah barat yang di Nusantara dinamakan musim timur. Sementara itu antara bulan November hingga Mei arah angin berubah dari Barat ke Timur, yang di Nusantara disebut Musim Barat. Irama perdagangan dari dunia timur dan dunia Barat yang hendak melalui Asia Tenggara menyesuaikan dengan irama angin tersebut.

Dalam jaringan dagang antarnegara itu, Selat Malaka menjadi pintu gerbang penghubung antara China dengan India. Akibatnya Malaka berkembang menjadi kota dagang internasional yang didiami oleh

berpuluh-puluh etnis di dunia. Kehadiran para pedagang melalui Selat Malaka itu juga mengikuti siklus angin musim barat dan musim timur tersebut, sehingga melahirkan dua siklus besar dalam rute perdagangan di Asia Tenggara. Siklus pertama adalah musim barat daya yang menjadi musim pelayaran yang baik dari Asia Selatan ke Malaka. Sementara itu dalam musim panas, di daratan Asia angin membalik arah menjadi angin barat daya, sehingga sulit untuk melakukan pelayaran dari Malaka ke Pantai Malabar dan Gujarat. Menjelang musim panas, kapal-kapal sudah kembali ke Malaka, maka perdagangan dilakukan dalam waktu yang agak pendek, yaitu Maret sampai akhir Mei. Pelayaran yang menggunakan angin timur laut pada musim dingin di daratan Asia, yaitu bulan-bulan terakhir tahun lama dan bulan-bulan pertama tahun baru berikutnya dilakukan oleh bangsa China untuk mengunjungi Malaka. Mereka memiliki waktu aktivitas perdagangan yang cukup lama, kurang lebih setengah tahun.

Di lingkungan kepulauan Nusantara, dalam periode yang sama terjadi musim hujan atau musim barat sehingga tidak banyak pedagang dari Indonesia yang datang di Malaka. Pelayaran dari Maluku dan Jawa ke Malaka menggunakan angin musim timur atau musim kemarau, yaitu pada bulan Mei hingga September. Mereka baru dapat kembali ke daerah asal setelah datangnya musim barat, yakni sekitar bulan Januari.

Di luar Malaka, di pada abad ke-15 telah terdapat kota-kota pelabuhan daerah di Nusantara seperti di Sumatra, Jawa, Maluku, dan lainnya yang dalam skala lebih kecil juga berfungsi sebagai pusat perdagangan (di daerah). Kota-kota pelabuhan ini hidup berkaitan dengan hasil-hasil ekspor setempat, seperti Pasai dan Pidie dengan ladanya, Palembang, Jambi, Tulang Bawang, Singkel dan Pariaman dengan emasnya, dan Jawa dengan berasnya.

Selain pelabuhan-pelabuhan itu, di pantai Barat Sumatra juga muncul pelabuhan-pelabuhan kecil lain. Pelabuhan-pelabuhan itu adalah Baros, Tiku, Meulaboh, dan Andalas. Hubungan dagang dari penghasil produksi sampai ke pedagang internasional berjenjang. Dari

pedalaman digunakan perahu-perahu kecil, seperti Lancara. Pengangkutan lebih lanjut ke pusat-pusat perdagangan yang lebih besar menggunakan kapal-kapal yang lebih besar.

Tujuan utama perdagangan internasional dari Timur dan Barat pada zaman komersial adalah untuk memperoleh rempah-rempah. Sehubungan dengan hal itu, maka Maluku menjadi stasiun terakhir pelayaran internasional yang berpangkal di teluk Persia dan Laut Merah. Daerah rempah-rempah terdiri atas beberapa bagian, yaitu kepulauan Banda yang menghasilkan pala dan kamperfuli, kepulauan Ambon dan Seram yang menghasilkan cengkeh, Maluku, termasuk Ternate, Tidore, Makian, Bacan, Motir, Jailolo menghasilkan cengkeh.

Sebagai akibat jarak yang relatif jauh dan teknologi navigasi yang tetap menggunakan kapal layar, mengakibatkan munculnya sistem perantara perdagangan. Pedagang-pedagang dari arah barat datang membawa barang dagangannya untuk ditukar rempah-rempah. Orang Melayu dan orang Jawa dari Gresik dan Tuban membawa beras dan bahan tekstil dari Gujarat, Bengala, dan Koromandel.

Jatuhnya Malaka dan Perubahan Pusat-Pusat Perdagangan di Nusantara (Awal Abad Ke-15-17)

Jatuhnya Malaka ke tangan Portugis pada 1511 membawa implikasi yang luar biasa bagi rute perdagangan di Asia Tenggara. Jika sebelum Malaka jatuh, rute perdagangan dari Asia Timur ke Asia Barat semata-mata melalui Selat Malaka, kemudian menuju Indonesia melalui pantai timur Sumatera, maka setelah tahun 1511 muncul rute baru melalui Selat Sunda, dan pusat perdagangan menyebar ke sejumlah tempat. Malaka mulai ditinggalkan para pedagang internasional, dan Portugis sesungguhnya tak berhasil memonopoli perdagangan internasional, meskipun telah berhasil menguasai Malaka.

Pusat-pusat perdagangan yang muncul dan berkembang di Nusantara antara lain: Aceh, Banten, Demak, Gresik, dan Makasar. Sementara itu di wilayah Asia Tenggara lain berkembang pusat-pusat perdagangan seperti di Patani, Johor, dan Pahang di Semenanjung

Asia Tenggara, dan di Filipina muncul kota dagang Manila.

Kota-kota dagang yang bermunculan di Nusantara dalam abad ke-16 merupakan pusat-pusat urban yang luas, bahkan ada yang lebih luas daripada kota-kota Eropa pada zaman yang sama. Akan tetapi tidak mudah menentukan jumlah penduduk di berbagai sentra perdagangan tersebut. Reid mengemukakan, jumlah penduduk Malaka sebelum ditaklukkan Portugis sebanyak 90.000 - 100.000 jiwa. Pasai, dalam abad ke-16 berpenduduk sekitar 12.000 - 20.000. Demak berpenduduk sekitar 58.500-120.000 jiwa. Gresik sekitar 25.000 jiwa. Sementara itu penduduk Aceh dalam Abad ke-17 diperkirakan sekitar 48.000 - 160.000 Jiwa. Banten di abad yang sama berpenduduk 100.000 - 800.000 jiwa. Sedangkan Makasar sekitar 20.000 - 640.000 jiwa. Pusat kekuasaan VOC di Nusantara, Batavia, memiliki penduduk 30.000 orang pada awal kekuasaan VO, dan 130.000 orang pada 1670.

Sebagian besar kota-kota dagang terletak di tepi pantai, seperti Banten, dan sebagian lain terletak di muara sungai seperti Makassar. Struktur kota dagang di Nusantara mengikuti pola budaya lokal, termasuk yang terkena pengaruh Hindu di masa sebelumnya. Banten, sebagai kota dagang yang penduduknya sebagian besar Islam menunjukkan pengaruh Hindu. Pusat kota berupa lapangan yang luas dikelilingi oleh keraton di satu pihak dan masjid, serta pasar tempat berjumpanya para pedagang asing di lain pihak. Coba perhatikan struktur bekas kota-kota dagang di pantai utara Jawa lainnya, dan juga kota kerajaan di pedalaman Jawa.

Mataram Islam dan Usaha Integrasi Politik

Kesultanan Mataram adalah kerajaan Islam di Jawa yang didirikan oleh Sutawijaya, keturunan dari Ki Ageng Pemanahan yang mendapat hadiah sebidang tanah dari Raja Pajang, Hadiwijaya, atas jasanya. Kerajaan Mataram pada masa keemasannya dapat menyatukan tanah Jawa dan sekitarnya, termasuk Madura serta meninggalkan beberapa jejak sejarah yang dapat dilihat hingga kini, seperti wilayah Matraman di Jakarta dan sistem persawahan di Karawang.

Rajanya yang termasyur adalah Sultan Agung Hanyokrokusumo atau lebih dikenal dengan sebutan Sultan Agung. Pada masanya Mataram berekspansi untuk mencari pengaruh di Jawa. Wilayah Mataram mencakup Pulau Jawa dan Madura (kira-kira gabungan [Jawa Tengah](#), [DIY](#), dan [Jawa Timur](#) sekarang).

Dalam catatan sejarah terlihat bahwa setelah Majapahit runtuh tak ada wilayah nusantara yang terintegrasi secara politik, sekalipun di Jawa. Sultan Agung hendak mengembalikan integrasi politik dengan politik sentralisasi. Konsekuensinya banyak terjadi peperangan dengan wilayah-wilayah yang hendak dikuasainya. Sayangnya ia memerintah dari tahun 1613-1614, masa VOC muncul di tanah Jawa sehingga cita-cita persatuan Nusantara mengalami hambatan.

Untuk mengintegrasikan Nusantara, ia melakukan penaklukan-penaklukan wilayah, antara lain penaklukan Surabaya bagian selatan, Muara Brantas, Lasem, Surabaya, Kalimantan dan Madura. Khusus Cirebon tidak diserang karena menyatakan takluk terhadap Mataram. Kedua kesultanan tetap menjalin hubungan baik. Sementara itu Kesultanan Banten dibiarkan tetap sebagai negara merdeka karena dianggap sebagai leluhurnya merupakan penganjur agama Islam yang berpengaruh.

Mataram di bawah Sultan Agung berusaha mematahkan kekuasaan VOC di Batavia. Pasukan Mataram melakukan dua kali serangan terhadap VOC di Batavia, yaitu 1626, 1628, tetapi gagal. Mataram Islam yang berkuasa tahun 1587 - 1677, juga memiliki keunggulan dengan armada angkatan lautnya, sehingga sempat membuat takut VOC dan Belanda yang bercokol di Batavia. Di masa pemerintahan Sultan Agung, setelah secara berturut-turut menaklukkan Wirasaba, Lasem, Pasuruhan, Madura dan Surabaya, pada tahun 1628 mengirimkan armadanya di bawah pimpinan Panembahan Purubaya dengan para senapatinya seperti Pangeran Mandurareja, Surya Agul Agul dan Tumenggung Bahureksa yang bermarkas di Pelabuhan Kendal -sebelah barat Semarang¹⁸

Karena kekurangan perbekalan, pasukan Mataram mengalami kekalahan. Pasukan ke-2 dibawah pimpinan Adipati Ukur dan Adipati Juminah pun dikirim, dengan memperbaiki logistik dengan membangun lumbung-lumbung beras di Pantura. Meski gagal, namun pasukan Mataram berhasil membendung Sungai Ciliwung sehingga Batavia diserang wabah kolera yang memakan banyak korban tewas, termasuk petinggi Belanda Jenderal JP Coen.

II.5. Meletakkan Pondasi Era Kemaritiman NKRI

Perjanjian Djuanda

Kekuatan kerajaan-kerajaan Nusantara sebagai negara maritim pudar saat penjajah masuk dan menguasai Nusantara. Kekuatan maritim dikuasai penuh oleh penjajah dan penduduk Nusantara dipaksa hanya bekerja untuk memproduksi hasil-hasil alam yang diperdagangkan oleh penjajah melalui laut sampai jauh ke Eropa untuk menumpuk keuntungan seoptimal mungkin bagi penjajah.

Setelah merdeka, hal ini cepat disadari oleh Presiden RI pertama Soekarno, *the founding father*, hanya beberapa tahun sejak kemerdekaan, Soekarno telah menyadari bahwa Indonesia harus kembali kepada kekuatan asalnya yang sejalan dengan jatidiri dan identitas yang dibentuk oleh kondisi geografis Indonesia, yaitu menjadi bangsa bahari. Karena itu pada 1953, Soekarno menyampaikan keinginannya agar Indonesia kembali menjadi bangsa pelaut yang sebenar-benarnya, bukan jongos kapal melainkan bangsa pelaut yang sibuk menandingi irama gelombang laut.

Keinginan tersebut disampaikan pada pidato 9 September 1953 saat peresmian Institut Angkatan Laut. Pidato tersebut menjadi tonggak sejarah bagi Indonesia untuk memutar haluan ke arah yang tepat setelah ratusan tahun oleh penjajah dibelokkan kearah pelemahan bangsa. Begini kutipan pidato tersebut “.....Untuk memperbaiki keadaan kita, usahakan agar kita menjadi bangsa pelaut kembali, bangsa pelaut dalam arti seluas-luasnya, bukan sekedar jongos-jongos di ka-

pal. Kita harus memiliki armada niaga maupun armada militer yang kesibukan di laut menandingi irama gelombang Samudera".¹⁹

Untuk mewujudkan hal tersebut Perdana Menteri Indonesia saat itu, Djuanda Kartawidjaya mengeluarkan deklarasi yang menyatakan bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, diantara, dan di dalam kepulauan Indonesia yang menjadi satu kesatuan wilayah NKRI. Indonesia juga menjamin lalu lintas yang damai di perairan bagi kapal-kapal asing selama tidak bertentangan dengan mengganggu kedaulatan dan keselamatan Indonesia. Deklarasi yang dicetuskan pada 13 Desember 1957 di Jakarta tersebut disebut Deklarasi Djuanda dan menjadi dasar awal yang menyatukan wilayah Indonesia dalam kesatuan hukum. Saat masa penjajahan Belanda, wilayah perairan khususnya laut-laut antara pulau dianggap sebagai kawasan bebas akan tetapi sejak Deklarasi Djuanda, dinyatakan secara tegas bahwa laut-laut tersebut sepenuhnya merupakan bagian dari Indonesia dan tidak dapat diperlakukan sebagai kawasan tidak bertuan.

Bentuk geografi Indonesia sebagai Negara Kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau mempunyai sifat dan corak tersendiri. Bagi keutuhan territorial dan untuk melindungi kekayaan negara Indonesia semua kepulauan serta laut terletak di antaranya harus dianggap sebagai suatu kesatuan bulat. Deklarasi yang juga merupakan pengumuman dari Pemerintah Indonesia tersebut pada saat itu mendapat protes keras dari Amerika Serikat, Australia, Inggris, Belanda, dan New Zealand, tetapi mendapat dukungan dari Uni Soviet (waktu itu), dan Republik Rakyat Cina, Filipina, Ekuador.

Deklarasi Djuanda dipertegas lagi oleh pemerintah dengan dibuatnya Undang-Undang Nomor 4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Dengan adanya UU No.4/Prp/ Tahun 1960 tersebut, menjadikan luas wilayah laut Indonesia yang tadinya 2.027.087 km² (daratan) menjadi 5.193.250 km², suatu penambahan yang wilayah berupa perairan nasional (laut) sebesar 3.166.163 km² Sebelumnya batas wilayah Indonesia adalah mengikuti *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie* (TZMKO), wilayah laut Indonesia, hanya

3 mil dari garis batas pantai pulau. Artinya, perairan diantara pulau-pulau yang jaraknya lebih dari 3 mil adalah laut Internasional. Wilayah teritorial Indonesia didasarkan TZMKO sangat kecil, dan banyak kapal-kapal asing berlalu-lalang diantara pulau-pulau Indonesia. Hal ini terjadi karena saat memproklamasikan kemerdekaan tidak disebutkan secara mendetil mengenai batas-batas wilayah Indonesia karena itu Ordonansi 1939 tentang batas-batas laut masih berlaku.

Meskipun Deklarasi Djuanda saat itu mendapat tentangan dari cukup banyak negara akan tetapi pemerintah saat itu maju terus melakukan upaya-upaya tindak lanjut, diantaranya dengan membentuk Dewan Maritim yang juga dilanjut dengan Musyawarah nasional Maritim. Pada pembukaan Munas Maritim ini Soekarno kembali berpidato memberi amanat kepada bangsa Indonesia untuk menuju negara maritim.

Berikut isi pidatonya “Kita satu persatu, seorang demi seorang, harus mengetahui bahwa Indonesia tidak bisa menjadi kuat, sentosa dan sejahtera, jikalau kita tidak menguasai Samudera, jikalau kita tidak kembali menjadi bangsa Samudera, jikalau kita tidak kembali menjadi bangsa Bahari, bangsa pelaut sebagai kita kenal pada zaman Bahari”.²⁰

Kemudian pada peresmian Lemhanas 20 Mei 1965, Bung Karno kembali menggelorakan semangat menuju bangsa bahari. Demikian Bung karno berpidato: “.....untuk menyusun pertahanan nasional yang kuat dan bangsa yang kuat, harus didasarkan kepada obyektief gegeven nya apa? Yang saya maksud adalah: **pertama**, bahwa Indonesia adalah archipel, lain dari pada India, lain dari pada RRC, lain dari pada Jerman. Indonesia adalah lautan yang ditaburi pulau-pulau, tiap anak kecilpun bisa menyatakan dan mengerti hal itu, **kedua**, archipel ini diletakkan oleh Tuhan diantara 2 benua Asia Australia dan 2 Samudera Pasifik dan Hindia, sehingga aku katakan..... Indonesia ini menduduki posisi silang, kreus position kata Karl Houshofer....”²¹

Perjuangan di Ajang Internasional

Di tingkat internasional, pemerintah juga melakukan perjuangan agar negara kepulauan Indonesia diakui dunia. Perjuangan tersebut diantaranya melalui Perserikatan Bangsa-Bangsa dengan terus melakukan berbagai upaya kodifikasi hukum laut melalui konferensi-konferensi internasional, yaitu Konferensi Hukum Laut di Jenewa tahun 1958 (United Nations Conference on the Law of the Sea - UNCLOS I) yang menghasilkan empat konvensi, tetapi Konferensi tersebut gagal menentukan lebar laut territorial dan onsepsi negara kepulauan yang diajukan Indonesia, kemudian dilanjutkan dengan Konferensi kedua (UNCLOS II) yang juga mengalami kegagalan dalam menetapkan dua ketentuan penting tersebut, yang penetapan lebar laut territorial dan negara kepulauan.

Akhirnya baru pada konferensi ketiga (UNCLOS III) itu berhasil membentuk sebuah Konvensi yang sekarang dikenal sebagai Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea) yang ditandatangani oleh 119 Negara di Teluk Montego Jamaika tanggal 10 Desember 1982 sehingga dikenal dengan sebutan UNCLOS 1982.²²

Menurut UNCLOS 1982 yang disebut negara kepulauan adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain. Kepulauan berarti suatu gugusan pulau termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud ilmiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian erat, sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi, dan politik yang hakiki atau yang secara historis dianggap sebagai demikian. UNCLOS selain mengatur mengenai negara kepulauan juga mengatur mengenai laut di luar laut territorial, transportasi laut dan sumber daya alam yang berada di bawah laut, di dasar laut, di dalam laut dan di atas permukaan laut.

Bagi Indonesia, UNCLOS 1982 merupakan tonggak sejarah yang sangat penting, yaitu sebagai bentuk pengakuan internasional terha-

dap konsep Wawasan Nusantara yang telah digagas sejak tahun 1957 melalui Deklarasi Djuanda. Dengan UNCLOS maka wilayah perairan Indonesia secara internasional diakui semakin luas. Hal tersebut juga berdampak pada keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yaitu sebelumnya ada daerah d wilayah Indonesia yang harus dipisahkan karena adanya laut lepas, tapi setelah adanya UNCLOS, wilayah perairan Indonesia semakin bertambah yang menyebabkan wilayah laut lepas tidak ada lagi, dan kemudian bersatu menjadi kedaulatan wilayah perairan Indonesia.

Bukan hanya semakin luas wilayah perairan Indonesia saja, dampak positif lainnya dari status Negara kepulauan yang dimiliki Indonesia, yaitu Indonesia berada pada posisi yang strategis bagi kegiatan ekonomi, sosial dan budaya, karena sebagaimana diketahui Indonesia berada digaris khatulistiwa, berada diantara dua benua yaitu Asia dan Australia, berada diantara dua samudera yaitu Samudera Pasifik dan Samudera India, yang menjadi perlintasan kapal- kapal asing yang melakukan aktifitas- aktifitas perekonomian.

Selanjutnya yaitu dengan adanya UNCLOS yang kemudian diratifikasi kedalam peraturan perundang- undangan nasional membuat adanya kejelasan batas wilayah dari Negara Indonesia, sehingga dapat dijadikan alat legitimasi dalam menjalin hubungan berbangsa dan bernegara. Kejelasan batas-batas perairan suatu Negara yang berbatasan pun akan dapat membantu memperjelas fungsi pertahanan Negara, yaitu menjaga kemungkinan adanya penyerangan atau penyusup dari luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Karena dengan meratifikasi UNCLOS secara tidak langsung hal ini merupakan cara untuk mempertahankan kedaulatan Indonesia mengingat Negara Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas.

Menindaklanjuti UNCLOS 1982, Pemerintah Indonesia menerbitkan UU No 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah No 38 Tahun 2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia. Dua landasan hukum tersebut, khususnya PP 38 Tahun 2002 telah memagari wilayah perai-

ran Indonesia yang sejak dicabutnya UU No 4 Prp Tahun 1960 melalui UU No 6 Tahun 1996 membuat Indonesia tidak memiliki batas wilayah perairan yang jelas.

Dengan demikian kebijakan Indonesia haruslah kebijakan yang didasari pada pemahaman memandang laut sebagai pemersati daratan yang tersebar-sebar. Laut tidak boleh dilihat sebagai pemisah pulau-pulau di Indonesia tapi justru pemersatu bangsa dan merupakan bagian utuh dari wilayah Indonesia.

-
- 1 Paul Michel Munoz. 2009. Kerajaan-kerajaan Awal Kepulauan Indonesia dan Semenanjung Malaysia. Perkembangan Sejarah dan Budaya Asia Tenggara (Jaman Prasejarah - Abd XVI). Mitra Abadi.
 - 2 Paul Michel Munoz. 2009. Kerajaan-kerajaan Awal Kepulauan Indonesia dan Semenanjung Malaysia. Perkembangan Sejarah dan Budaya Asia Tenggara (Jaman Prasejarah - Abd XVI). Mitra Abadi.
 - 3 Paul Michel Munoz. 2009. Kerajaan-kerajaan Awal Kepulauan Indonesia dan Semenanjung Malaysia. Perkembangan Sejarah dan Budaya Asia Tenggara (Jaman Prasejarah - Abd XVI). Mitra Abadi.
 - 4 Nik Hassan Shuhaimi Nik Abdul Rahman. 1979. Universiti Kebangsaan Malaysia.
 - 5 Martin Stuart-Foc. 2003. Short History of China and Southeast Asia. Tribute, Trade and Influence. Allen and Unwin. Australia.
 - 6 Anton O. Zakharov. 2012. The Sailendra Reconsidered. Nalanda-Sriwijaya Centre. Singapore.
 - 7 Geoff Wade. 2009. An Early Age of Commerce in Southeast Asia. Journal of Southeast Asia Studies. The National University of Singapore.
 - 8 Larasati Ariadne Anwar. Kompas, Sabtu 2 Januari 2016. Masa Jaya di Samudra Hindia
 - 9 Anthony Reid, 2011, Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450 - 1680. Jakarta, Penerbit Yayasan Pustaka Obor Indonesia
 - 10 Reynold Sumayku. Desember 2013. Kejayaan dan Senjakala Sriwijaya. National Geographic Indonesia.
 - 11 Nalanda Inscription. Diambil dari https://en.wikipedia.org/wiki/Nalanda_inscription
 - 12 Reynold Sumayku. Oktober 2013. Siddhayatra Sriwijaya. National Geographic Indonesia.
 - 13 Kenneth R. Hall. 2011. Early Southeast Asia: Maritime Trade and Societal Development. 100 - 1500. Rowman and Littlefield. Inggris.
 - 14 M Akrom Unjiya, 2014. Lasem Negeri Dampoawang. Penerbit Salma Idea.
 - 15 Depdikbud. 1985. Laporan Proyek Penelitian Purbakala: Pertemuan Ilmiah Arkeologi III Ciloto.
 - 16 Lincoln Paine. 2014. The Sea and Civilization. A Maritime History of the World. Lincoln Paine. Atlantic Book.

- ¹⁷ Anthony J.S. Reid. 1992. Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jakarta: Yayasan Obor.
- ¹⁸ Babad Tanah Jawi edisi Meinsma Noordhoff, Gravenhag 1941
- ¹⁹ Bonar Simangunsong. 2015. Laut Masa Depan Indonesia. Penerbit Gematama.
- ²⁰ Bonar Simangunsong. 2015. Laut Masa Depan Indonesia. Penerbit Gematama.
- ²¹ Bonar Simangunsong. 2015. Laut Masa Depan Indonesia. Penerbit Gematama.
- ²² Dewan Kelautan. 2008. Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Hukum Laut Internasional (Unclos 1982) Di Indonesia.

Bab III

BAB III

POTRET KELAUTAN INDONESIA

Potensi kelautan Indonesia pada umumnya dibedakan menjadi sumber daya terbarukan (*renewable resources*) dan tidak terbarukan (*non-renewable resources*). Untuk yang terbarukan, Indonesia memiliki potensi seperti sumber daya perikanan (perikanan tangkap dan budidaya), mangrove, terumbu karang, padang lamun, energi gelombang, pasang surut, angin dan suhu. Sedangkan untuk yang tidak terbarukan, potensi lautan ada dalam berbagai bentuk sumber daya minyak dan gas bumi dan berbagai jenis mineral. Di luar dua macam sumber daya tersebut, juga terdapat berbagai jenis jasa lingkungan kelautan yang dapat dikembangkan untuk pembangunan kelautan seperti pariwisata bahari, industri maritim, jasa angkutan, dan sebagainya.

Produk Domestik Bruto (PDB) sektor perikanan Indonesia pada tahun 2014 tumbuh sebesar 6,97 persen. Angka tersebut lebih tinggi dari PDB nasional yang besarnya 5,1 persen dan pertumbuhan PDB pertanian dalam arti luas yang besarnya 3,3 persen. Dari aspek

besaran nilai ekonominya, PDB perikanan tahun 2014 mencapai Rp 340,3 triliun.¹ Selain itu, neraca perdagangan ekspor impor perikanan selalu membukukan surplus dalam beberapa tahun belakangan ini. Hal yang jarang terjadi dalam neraca produk lain apalagi dalam sektor perikanan surplusnya luar biasa besar, dimana rata-rata nilai ekspor adalah lebih dari sepuluh kali nilai impor. Pada semester I 2015, ekspor mencapai 907 juta dollar AS sementara impor hanya 67 juta dollar AS. Pada 2013 ekspor mencapai 4,2 miliar dollar AS dan impor hanya 457 juta dollar AS sehingga surplusnya sendiri lebih dari 3,7 miliar dollar AS.²

Potret neraca ekspor impor demikian menunjukkan bahwa sektor perikanan jika terus dikembangkan secara optimal dan berkelanjutan dapat berkontribusi secara positif bagi perekonomian Indonesia. Untuk mengetahui situasi terkini berikut adalah potret kelautan Indonesia dimulai dari perikanan dan kondisi nelayan.

Tabel 3.1. Volume dan Nilai Ekspor Impor Perikanan 2010-2014

Uraian	Tahun					Pertumbuhan (persen)	
	2010	2011	2012	2013	2014	2010-2014	2013-2014
Volume Ekspor (Ton)	1.103.576	1.159.349	1.229.114	1.258.179	1.268.983	3,57	0,86
Volume Impor (Ton)	401.678	469.946	337.360	353.404	333.106	-3,05	-5,74
Nilai Ekspor (US\$ 1.000)	2.863.831	3.521.091	3.853.658	4.181.857	4.638.536	12,96	10,92
Nilai Impor (US\$ 1.000)	391.365	492.598	412.362	457.247	462.406	5,40	1,13
Neraca Perdagangan (US\$ 1.000)	2.472.466	3.028.493	3.441.296	3.742.610	4.176.130	14,12	12,12

Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan. 2015

III. 1. Perikanan dan Nelayan

Pada 7 Januari 2015 Menteri Kelautan menerbitkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 1 Tahun 2015 Tentang Penangkapan Lobster (*panulirus spp*), Kepiting (*scylla spp*) dan Rajungan (*portunus pelagicus spp*), yang melarang penangkapan species tersebut dalam kondisi bertelur dan mengatur ukuran yang boleh ditangkap. Peraturan ini bagi kalangan praktisi perikanan cukup mengejutkan. Begitu juga dengan terbitnya Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 2 Tahun 2015 Tentang Larangan Penggunaan Alat Penangkapan Ikan Pukat Hela (trawl) dan Pukat Tarik (*seine nets*) di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia. Tujuan terbitnya peraturan tersebut dalam rangka mendukung keberlanjutan sumberdaya perikanan serta mempertimbangkan penurunan populasi sumberdaya ikan sehingga perlu dijamin keberadaan dan ketersediaan stok, berbagai kebijakan dan upaya yang telah ditempuh tersebut merupakan langkah untuk mewujudkan negara kepulauan yang berdaulat dan sejahtera melalui pengelolaan sumberdaya kelautan dan perikanan yang berkelanjutan dalam rangka mendukung terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Namun demikian ternyata peraturan ini di tingkat akar rumput masyarakat nelayan mendapat cukup banyak tentangan karena terbitnya peraturan tersebut dianggap sebagai pukulan telak bagi keberlangsungan usaha penangkapan ikan yang mereka lakukan selama ini. Penggunaan alat tangkap seperti pada Permen KP No. 2 Tahun 2015 dan tindakan menangkap lobster, kepiting dan rajungan masih masa pertumbuhan dan bertelur seperti yang dilarang sesuai Permen KP No. 1 Tahun 2015 disikapi dengan gejolak demonstrasi, gelombang protes masyarakat nelayan pemilik alat tangkap cantrang, payang, arad dan sejenisnya yang memang sudah puluhan tahun mereka gunakan.

Peraturan yang diterbitkan memang dibutuhkan demi keberlangsungan sumberdaya ikan namun perlu juga memperhatikan kondisi dan nelayan skala kecil dan menengah. Barangkali sosialisasi dan

tenggang waktu pelaksanaan peraturan perlu disampaikan kepada masyarakat nelayan dengan demikian mereka dapat mempersiapkan diri untuk mengganti alat tangkap tersebut termasuk peran pemerintah dalam membantu nelayan kecil dengan sistem penggantian alat tangkap menjadi alat tangkap ramah lingkungan.

Kesejahteraan nelayan penting sekali diperhatikan karena merekalah tulang punggung sektor kelautan dan perikanan. Pada tahun 2014 tingkat kesejahteraan nelayan diukur dengan menggunakan Nilai Tukar Nelayan (NTN) yang mempertimbangkan seluruh penerimaan (*revenue*) dan seluruh pengeluaran (*expenditure*) keluarga nelayan diketahui meningkat dibanding tahun 2013. Pada tahun 2013 NTN adalah 103,31 dan tahun 2014 meningkat menjadi 104,3.

Berdasar data dari Statistik Kelautan dan Perikanan 2014 diketahui bahwa provinsi dengan NTN tertinggi adalah Provinsi Bali sebesar 113,97 disusul berturut-turut oleh Provinsi Banten sebesar 113,41, Sulawesi Utara dengan nilai 109,40 dan Kalimantan Timur sebesar 107,93 dan Kalimantan Tengah senilai 107,82.

Nilai Tukar Nelayan pada dasarnya merupakan indikator untuk mengukur tingkat kesejahteraan masyarakat nelayan secara relatif. Oleh karena indikator tersebut juga merupakan ukuran kemampuan keluarga nelayan untuk memenuhi kebutuhan subsistensinya, NTN ini juga disebut sebagai Nilai Tukar Subsisten (*Subsistence Terms of Trade*). NTN adalah rasio total pendapatan terhadap total pengeluaran rumah tangga nelayan selama periode waktu tertentu. Dalam hal ini, pendapatan yang dimaksud adalah pendapatan kotor atau dapat disebut sebagai penerimaan rumah tangga nelayan.

Angka NTN yang lebih dari 100 menunjukkan secara teori nelayan seharusnya mengalami surplus. Harga produksi naik lebih besar dari kenaikan harga konsumsi atau pendapatan nelayan naik lebih besar dari pengeluarannya. Hal ini menunjukkan pula bahwa perkembangan harga ikan segar yang dihasilkan nelayan masih lebih tinggi dari harga kebutuhan hidup sehari-hari. Nelayan disebut mengalami impas atau *break even* apabila nilai NTN nya = 100.

Tabel 3.2. Nilai Tukar Nelayan 2010 - 2014

Tahun	NTN
2010	105,5
2011	106,2
2012	105,4
2013	103,3
2014	104,6

Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan

Menurut Kementerian Perikanan dan Kelautan pada 2014 jumlah rumah tangga yang bergantung pada pendapatan dari perikanan baik perikanan tangkap maupun budidaya adalah 4,37 juta orang. Jumlah ini terbagi atas perikanan tangkap sejumlah 2,67 juta jiwa yang terdiri dari nelayan di laut dan nelayan di perairan umum. Nelayan di laut jumlahnya sekitar 80persen dari jumlah rumah tangga yang bekerja di perikanan tangkap. Sementara jumlah rumah tangga yang bekerja di perikanan budidaya adalah 1,7 juta jiwa. Jika satu keluarga nelayan beranggotakan 5 orang maka terdapat 13,4 juta penduduk Indonesia yang ekonominya bergantung pada kemampuan mereka melaut dan 8,5 juta jiwa yang bergantung pada perikanan budidaya. Lebih dari dua puluh juta penduduk ini menyebar di berbagai wilayah Indonesia, akan tetapi sebagian besar masih terkonsentrasi di Pulau Jawa. Dimana jumlah nelayan terbanyak adalah di Jawa Timur, kemudian Jawa Tengah dan Jawa Barat. Di luar Pulau Jawa jumlah nelayan terbanyak adalah di Sulawesi Selatan, Sumatera Utara dan Aceh.

Ferry Joko Juliantoro, seorang sosiolog yang menfokuskan diri pada penelitian mengenai kondisi nelayan mengatakan bahwa nelayan merupakan kelompok masyarakat yang paling miskin di negara ini, dengan tingkat kemiskinan yang akut. Beberapa faktor penyebab adalah setelah era reformasi ini tidak adanya keberadaan atau berkurangnya fungsi lembaga-lembaga di masyarakat nelayan yang dahulu berfungsi

baik mendukung kehidupan nelayan di lingkungan nelayan yaitu koperasi nelayan dan tempat pelelangan ikan.

Secara perlahan dalam kurun waktu 10 tahun ini kelembagaan yang ada di nelayan itu hilang fungsinya. Mereka digantikan oleh lembaga yang selama ini bersifat informal, seperti para bakul, pelele, pelanggan, juragan kapal, dan sebagainya. Merekalah yang sekarang berproses menjadi lembaga yang struktural dan mendominasi serta menguasai sumber daya sifatnya alokatif, yakni menguasai sumber daya ekonomi sekaligus juga menguasai sumber daya yang sifatnya otoritatif. Dengan kata lain, lembaga inilah yang kemudian menjadi pengatur (mendominasi) kehidupan nelayan dan melahirkan kehidupan nelayan yang makin bertambah miskin.³

Lebih jauh Ferry menyatakan bahwa peraturan Menteri Perikanan dan Kelautan yang baru dikeluarkan itu malah bersifat mengerem proses pergerakan nelayan yang berusaha ke luar dari kemiskinan. Padahal, yang kini sangat dibutuhkan nelayan adalah sebuah kebijakan yang sifatnya memberdayakan para nelayan. Kalau masalahnya penggunaan kapal trawl dianggap merusak ekosistem lingkungan laut, ini terjadi karena nelayan masalah struktural hingga membuat mereka tak bisa menangkap ikan di wilayah laut yang luas dan jauh. Maka, sebelum pemerintah membatasi hal-hal yang seperti itu, pemerintah harus menyiapkan sesuatu program agar lingkungan nelayan bisa kondusif. Dan, setelah program itu dikeluarkan, barulah kemudian dilakukan pelarangan penggunaan jaring trawl. Kalau sekarang kan nelayan tidak bisa bergerak karena terbatas kemampuan operasi kapalnya.

Dikhawatirkan dampak dari peraturan yang kurang tepat adalah menjadi diinsentif bagi nelayan terutama para anak nelayan yang menjadi tak berminat lagi kerja menangkap ikan. Mereka memilih menjadi buruh di perkotaan. Dan kalau ini dibiarkan, akan terjadi proses stagnasi besar-besaran di masyarakat lapisan bawah Indonesia yang kemudian akan menjadikan fondasi ekonomi secara nasional akan rapuh dan runtuh. Dan, ini akan menjadi ancaman serius, apalagi pendapatan nelayan kini rata-rata selalu lebih rendah dari patokan

upah menengah regional (UMR).

Penting untuk mengingat bahwa hidup nelayan itu keras. Mereka harus menghadapi banyak tantangan, baik itu kebijakan struktural, budaya, hingga alam. Dalam setahun, mereka hanya bisa efektif enam bulan melaut. Sehingga untuk hidup setahun dibutuhkan strategi yang luar biasa untuk dapat tetap bertahan hidup.

Sulitnya lagi nelayan yang memasok kebutuhan pasar domestik harus selalu berhadapan dengan daya serap pasar domestik yang terbatas karena tingkat konsumsi rata-rata penduduk Indonesia terhadap produk perikanan masih rendah. Konsumsi ikan penduduk Indonesia pada 2013 hanya 35 kilogram per kapita per tahun atau sekitar 60 sampai 70 gram per hari. Sementara, target konsumsi ikan di tahun 2014 adalah 38 kilogram per kapita per tahun. Sedangkan konsumsi ikan penduduk, Malaysia dan Singapura mencapai 56,2 kilogram dan 48,9 kilogram per kapita per tahun.⁴

Berdasar data Statistik Kelautan dan Perikanan 2014 diketahui bahwa provinsi yang konsumsi ikannya paling tinggi adalah Maluku yaitu sebesar 50,67 kg/kapita/tahun disusul oleh Sulawesi Tenggara sebesar 48,77 kg/kapita/tahun dan Kalimantan Tengah sebanyak 46,78 kg/kapita/tahun. Ironisnya Jawa Timur yang memiliki jumlah nelayan terbanyak di Indonesia dan menghasilkan produk olahan hasil perikanan terbanyak di Indonesia (15 persen dari total produk nasional) justru penduduknya tidak banyak mengkonsumsi ikan yaitu hanya separuh dari penduduk Maluku yaitu sebanyak 24,46 kg/kapita/tahun. Provinsi dengan konsumsi ikan terendah di Indonesia adalah Daerah Istimewa Yogyakarta yaitu hanya sebesar 16,6 kg/kapita/tahun atau 32 persen dibandingkan konsumsi penduduk Maluku.

Rokhmin Dahuri, Guru Besar Ilmu Kelautan dan Perikanan dalam tulisannya yang berjudul “Akar Masalah Kemiskinan Nelayan dan Solusinya” secara detil berhasil memetakan faktor-faktor yang menyebabkan mayoritas nelayan di Indonesia masih terlilit derita kemiskinan. Faktor-faktor tersebut dikelompokkan menjadi tiga: (1) faktor teknis, (2) faktor kultural, dan (3) faktor struktural.⁵

Rokhmin menyatakan bahwa dalam tataran praktis, nelayan miskin karena pendapatan (*income*) nya lebih kecil dari pada pengeluaran untuk mencukupi kebutuhan hidup keluarga dan dirinya dalam kurun waktu tertentu. Sejauh ini pendapatan nelayan, khususnya nelayan tradisional dan nelayan ABK dari kapal ikan komersial/modern (diatas 30 GT), pada umumnya kecil (kurang dari Rp 1 juta/bulan) dan sangat fluktuatif alias tidak menentu. Secara teknis, pendapatan nelayan bergantung pada nilai jual ikan hasil tangkap dan ongkos (biaya) melaut. Selanjutnya, nilai jual ikan hasil tangkapan ditentukan oleh ketersediaan stok ikan di laut, efisiensi teknologi penangkapan ikan, dan harga jual ikan. Sedangkan, biaya melaut bergantung pada kuantitas dan harga dari BBM, perbekalan serta logistik yang dibutuhkan untuk melaut yang bergantung pula pada ukuran (berat) kapal dan jumlah awak kapal ikan. Selain itu, nilai investasi kapal ikan, alat penangkapan, dan peralatan pendukungnya sudah tentu harus dimasukkan kedalam perhitungan biaya melaut.

Zainuri, Guru Besar Kelautan Universitas Diponegoro 2015 menyatakan bahwa terdapat beberapa permasalahan yang harus diatasi dalam pembangunan perikanan nasional agar usaha perikanan dapat dijalankan secara efisien, meningkatkan nilai tambah dan daya saing produk, serta meningkatkan kesejahteraan nelayan dan pembudidaya ikan.

Pertama, *Overfishing*. Pada perikanan tangkap, telah terjadi overfishing di sebagian perairan Indonesia. Hal itu diantaranya ditandai dengan penurunan ukuran ikan yang tertangkap, fishing ground yang semakin jauh, dan jumlah tangkapan per trip (*catch per unit effort* atau CPUE) yang semakin menurun. Cukup banyak kajian telah membuktikan bahwa beberapa wilayah perairan di Indonesia telah mengalami overfishing (Nabunome, 2007; Wijayanto, 2007; Wijayanto dan Musyafak, 2007; Wijayanto, dkk, 2011). Beberapa kasus juga menunjukkan bahwa nelayan telah merugi, sehingga sebagian nelayan memutuskan untuk beralih profesi, misalnya nelayan di Kabupaten Pekalongan.

Kedua, tata ruang wilayah. Harus diakui, tataa ruang wilayah di

Indonesia perlu diperbaiki. Usaha budidaya perikanan tidak bisa optimal apabila berdekatan dengan industri, apa lagi industri yang membuang limbahnya ke sungai atau laut. Pada kawasan tambak perlu diatur agar saluran inlet dan outlet dipisahkan. Pada kawasan tambak yang belum tertata, maka terjadi kasus dimana ada pelaku yang memasukkan air ke tambak bersamaan dengan pelaku lain yang justru membuang air di saluran air atau sungai yang sama.

Ketiga, Teknologi. Perkembangan teknologi perikanan (baik perikanan budidaya, penangkapan dan pengolahan) di Indonesia telah semakin tertinggal dari negara perikanan utama dunia. Usaha perikanan Indonesia masih mendominasi oleh perikanan tradisional. Hanya nelayan daerah tertentu seperti Juwana yang sudah menerapkan pendingin (*frezzer*) sebagai sarana peningkatan mutu hasil tangkapannya.

Keempat, Infrastruktur Perikanan. Ketersediaan Infrastruktur perikanan masih perlu di tingkatkan, terutama di luar Jawa, seperti pelabuhan perikanan, tempat pelelangan ikan (TPI), docking kapal, saluran irigasi untuk kolam dan tambak, pabrik pakan ikan, unit pengolahan ikan (UPI), pasar ikan, jalan, jembatan, energi, dsb.

Kelima, Sistem Pemasaran dan Kebijakan Harga. Pola pemasaran produk perikanan di berbagai daerah di Indonesia masih belum menguntungkan semua pihak, dan cenderung menguntungkan pedagang ikan. Nelayan dan pembudidaya ikan seringkali mendapat harga yang memberikan margin pemasaran yang kecil, tidak sebanding dengan yang didapatkan pedagang ikan. Pembudidaya ikan mengeluhkan tingginya harga pakan dan kenaikan faktor produksi lainnya, sedangkan pada saat panen harga ikan justru menurun.

Keenam. Permodalan. Kemampuan permodalan sebagian besar nelayan dan pembudidaya ikan Indonesia masih rendah. Akibatnya, nelayan dan pembudidaya ikan banyak menggunakan peralatan produksi yang sebenarnya sudah tidak layak pakai, seperti mesin tempel perahu bekas yang sudah berumur lebih dari delapan tahun. Hal tersebut diperburuk dengan sulitnya nelayan dan pembudidaya ikan

mendapatkan kredit modal. Usaha perikanan tangkap dan budidaya dinilai oleh pihak bank sebagai usaha beresiko tinggi mengalami kegagalan pembayaran kredit. Secara teoritis, bank akan menerapkan kebijakan memberikan beban bunga pinjaman yang lebih tinggi terhadap peminjam yang dinilai memiliki resiko tinggi. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan pinjaman modal berbunga rendah bagi nelayan dan pembudidaya ikan agar usaha perikanan lebih berkembang. Selain itu, juga perlu dilakukan pembinaan secara berkelanjutan agar nelayan dan pembudidaya ikan berkomitmen dalam membayar pinjaman dan tidak mengalami gagal pembayaran kredit.

Ketujuh. Kualitas sumberdaya manusia (SDM). Nelayan dan pembudidaya ikan di Indonesia didominasi SDM berpendidikan relatif rendah. Meskipun memiliki keterampilan dan pengalaman, namun pola pikir, kemampuan manajerial, dan kemampuan mengadopsi teknologi terkini masih perlu ditingkatkan.⁶

Faktor lain yang boleh jadi merupakan penyebab dominan dari kemiskinan nelayan adalah yang bersifat struktural, yakni kebijakan dan program pemerintah yang tidak kondusif bagi kemajuan dan kesejahteraan nelayan. Mahal dan susah didapatkannya BBM, alat tangkap, beras, dan perbekalan melaut lainnya bagi nelayan, terutama nelayan di luar Jawa, wilayah perbatasan, dan pulau-pulau kecil terpencil, merupakan bukti nyata dari minimnya kepedulian pemerintah kepada nelayan. Demikian juga halnya dengan sumber modal. Sampai saat ini nelayan, terutama yang tradisional, masih sangat sulit atau tidak bisa mendapatkan pinjaman kredit dari perbankan. Bayangkan, kapal ikan yang terbuat dari kayu, sebesar apapun, belum bisa dijadikan sebagai agunan. Prasarana pendaratan ikan atau pelabuhan yang memenuhi persyaratan sanitasi dan higienis yang dilengkapi dengan industri hilir (pengolahan hasil perikanan) juga masih terbatas bagi nelayan. Harga jual ikan yang sangat fluktuatif (tak menentu) juga belum secara tuntas diatasi oleh pemerintah. Alih-alih ikan impor membanjiri pasar domestik kita dalam tiga tahun terakhir.

Kegiatan pencurian ikan oleh nelayan asing yang kian marak

juga menjadi kendala begitu juga dengan masalah pencemaran laut dan perusakan ekosistem pesisir yang menjadi tempat pemijahan dan asuhan ikan serta biota laut lainnya malah semakin hari semakin parah. Strategi mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim global juga belum disiapkan dengan baik. Dan, banyak kendala struktural lainnya yang hingga kini belum berhasil diatasi oleh pemerintah.

III.2. Ekspor Perikanan

Sektor perikanan memperoleh manfaat besar dari ekspor. Berdasarkan data ekspor sampai 2014, komoditas yang memberikan kontribusi nilai tertinggi adalah udang (tangkap dan budidaya), yakni sebesar 45,4 persen terhadap total nilai ekspor, disusul Tuna Tongkol Cakalang (15,1 persen), kepiting/rajungan (8,9 persen) dan rumput laut (6,1 persen). Berdasarkan Statistik Kelautan dan Perikanan 2014 diketahui bahwa dari aspek volume, ekspor Indonesia terbesar adalah ke Tiongkok, Amerika Serikat, Jepang dan Eropa akan tetapi dari aspek nilai yang terbesar adalah dari Amerika Serikat, Jepang, Eropa dan Tiongkok. Hal ini menyebabkan ekspor ke Tiongkok meskipun jumlahnya paling besar akan tetapi memberikan nilai ekonomi yang paling kecil.

Pada tahun 2014 target ekspor yang telah dicanangkan pemerintah tidak tercapai, target dari segi nilai dan volume yang dicanangkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) tidak berhasil mencapai target. Volume dan nilai ekspor hasil perikanan hanya mampu dihasilkan sebanyak 90,2 persen dari target yang ditentukan. Menurut Direktur Jenderal Pengolahan dan Pemasaran Hasil Perikanan (P2HP) KKP realisasi total ekspor hasil perikanan 2014 secara volume hanya mencapai 1,26 juta ton, jauh dari target yang ditetapkan sebesar 1,54 juta ton.⁷

Ketidakcapaian target ini tidak hanya secara volume, akan tetapi juga secara nilai, dimana nilai ekspor hanya mampu menghasilkan pemasukan sebanyak 4,6 miliar dollar AS, jauh dari target yang

sebesar 5,1 miliar dollar AS. Hanya saja secara nilai, ada beberapa komoditas hasil perikanan yang berhasil melampaui target, yaitu ekspor udang dan rumput laut. Untuk ekspor udang 2014, dari target banyak 220 ribu ton dengan nilai 2,11 miliar dollar AS, realisasinya mencapai sebanyak 192 ribu ton dengan nilai 2,13 miliar dollar AS. Sementara untuk rumput laut angkanya lebih baik dimana rumput laut bisa merealisasikan sebesar 282 juta dollar AS atau sekitar 112,8 persen dari target 250 juta dollar AS. Sedangkan untuk volume bisa dicapai sebanyak 207 ribu ton atau sekitar 94,95 persen dari target sebesar 218 ribu ton.

Hal ini cukup mengejutkan karena menurut Food and Agricultural Organization⁸, Indonesia merupakan negara penghasil perikanan tangkap nomer dua di dunia setelah Tiongkok. Tiongkok berhasil menangkap sebanyak 13,9 juta ton sedangkan Indonesia sebanyak 5,4 juta ton disusul oleh Amerika Serikat sebanyak 5,1 juta ton. Demikian juga untuk perikanan budidaya, Indonesia juga menempati posisi kedua setelah Tiongkok yang berhasil membudidayakan sebanyak 12,8 juta ton dan Indonesia sebanyak 3,9 juta ton. Jumlah ini membuat *share* Indonesia sebesar 27,4 persen dan Tiongkok sebesar 54 persen.

Secara umum tidak tercapainya target ekspor disebabkan beberapa faktor diantaranya belum dapat memanfaatkan secara optimal terbukanya peluang pasar udang global sebagai akibat turunnya produksi di beberapa negara produsen utama dunia karena serangan penyakit, menurunnya importasi produk perikanan di pasar Jepang sebagai akibat menurunnya angka konsumsi ikan yang dipengaruhi oleh struktur penduduk Jepang yang didominasi dewasa dan usia lanjut dan larangan bongkar muat hasil perikanan di tengah laut (*transshipment*). Khusus untuk Tuna Tongkol Cakalang adalah karena menurunnya harga di pasar global, masalah-masalah teknis lainnya terkait kebijakan impor dari negara tujuan, semakin ketatnya persyaratan impor di beberapa negara tujuan utama seperti jaminan keamanan produk perikanan, keberlanjutan, *traceability* selain masih belum optimalnya kualitas pencatatan data ekspor di Indonesia termasuk data

mengenai harga.

Dalam periode lima tahun belakangan komoditas rumput laut mengalami kenaikan nilai ekspor yang paling tinggi. Total produksi rumput laut nasional saat ini telah mengalami peningkatan yang signifikan. Data Kementerian Kelautan dan Perikanan menunjukkan bahwa produksi rumput laut nasional pada tahun 2014 mencapai 10,2 juta ton atau meningkat lebih dari tiga kali lipat dibandingkan produksi 2010. Dengan demikian rumput laut dapat diandalkan menjadi sumber mata pencaharian masyarakat pesisir. Salah satu wilayah yang berhasil memproduksi rumput laut secara besar adalah Kabupaten Sumba Timur, Nusa Tenggara Timur, dimana sejak ditetapkan menjadi kawasan minapolitan perikanan budidaya pada tahun 2010, produksi rumput laut di daerah ini terus mengalami peningkatan.

Kawasan Minapolitan Budidaya Rumput Laut di Kabupaten Sumba Timur adalah kawasan minapolitan yang meraih kategori atau peringkat A. Dimana, kawasan ini telah berhasil mengintegrasikan sistem usaha dari hulu sampai hilir yang meliputi sistem produksi, pengolahan dan pemasaran dengan didukung sarana prasarana yang memadai seperti transportasi dan sarana produksi.

Penting juga untuk mengetahui perkembangan jumlah produksi perikanan tangkap dalam beberapa tahun terakhir ini (2010 - 2014), dimana jumlahnya dari tahun ke tahun meningkat meskipun tidak secara signifikan. Pada tahun 2010 total volume produksi adalah 5,3 ton, 2011 menjadi 5,7 ton, 2012 naik sedikit menjadi

5,83 ton, berikutnya 2013 bertambah sangat kecil menjadi 5,86 dan pada 2014 menjadi 6,2 ton. Menilik Indonesia memiliki potensi produksi lestari (MSY = Maximum Sustainable Yield) ikan laut yang sekitar 6,51 juta ton/tahun atau 8,2 persen dari total MSY ikan laut dunia maka penangkapan yang berkelanjutan sangat penting diperhatikan.

Provinsi yang berkontribusi volume produksi terbesar adalah Sumatera Utara, yaitu sebanyak 9,08 persen, diikuti oleh Maluku sebesar 8,9 persen sedangkan produksi terendah adalah Provinsi Daerah Is-

timewa Yogyakarta yaitu hanya 0,08 persen dari total volume produksi. Dari seluruh provinsi yang ada terdapat 14 provinsi yang mengalami penurunan dan 19 provinsi yang mengalami kenaikan volume produksi. Kalimantan Barat dan Sulawesi Tengah mengalami peningkatan yang cukup besar dibanding daerah lain yang juga mengalami kenaikan.

Tabel 3.3. Produksi Perikanan Tangkap per Provinsi Tahun 2013-2014

Provinsi	Jumlah Produksi Tahun (ton)		Kenaikan Rata-rata	Provinsi	Jumlah Produksi Tahun (ton)		Kenaikan Rata-rata
	2013	2014			2013	2014	
Aceh	146.125	157.280	7,4 persen	Bali	123.902	104.940	-15,3 persen
Sumut	457.356	563.030	23,1 persen	NTB	154.499	147.610	-4,5 persen
Sumbar	205.743	226.370	10,0 persen	NTT	115.169	105.150	-8,7 persen
Riau	116.774	112.800	-3,4 persen	Kalbar	75.759	166.320	119,5 persen
Kepri	139.415	142.390	2,1 persen	Kalteng	92.947	105.380	13,4 persen
Jambi	57.594	56.140	-2,5 persen	Klasel	184.328	245.570	33,2 persen
Sumsel	103.375	98.080	-5,1 persen	Kaltim	151.379	154.210	1,9 persen
Kep. Babel	204.317	202.430	-0,9 persen	Sulut	246.788	288.990	17,1 persen
Bengkulu	44.315	53.330	20,3 persen	Gorontalo	86.895	94.320	8,5 persen
Lampung	163.910	171.670	4,7 persen	Sulteng	144.230	265.860	84,3 persen
Banten	68.013	59.700	-12,2 persen	Sulsei	231.993	296.210	27,7 persen
DKI Jakarta	206.032	210.110	1,9 persen	Sulbar	77.434	46.400	-40,1 persen
Jabar	201.695	223.460	10,7 persen	Sultra	236.240	129.410	-45,2 persen
Jateng	320.035	245.410	-23,3 persen	Maluku	551.529	554.090	0,5 persen
DIY	5.912	5.070	-14, 4 persen	Maluku Utara	177.070	153.480	-13,3 persen
Jatim	347.820	391.980	12,7 persen	Papua	307.204	299.420	-2,5 persen
				Papua Barat	117.372	123.570	5,3 persen
TOTAL					5.863.170	6.200.180	6,5 persen

Sumber: Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2015

III.3. Impor Garam yang Ironic

Garam merupakan salah satu komoditi strategis Indonesia dimana penggunaannya tidak hanya untuk konsumsi manusia melainkan juga sebagai bahan baku industri serta untuk pengasinan dan aneka pangan. Sebagai negara kepulauan yang dikelilingi laut dan samu-

dera, Indonesia dikenal sebagai penghasil garam yang cukup besar dengan kualitas yang baik. Selain itu kondisi normal setiap tahunnya mengalami iklim kemarau sekitar enam bulan dan secara geografis kondisi tersebut merupakan salah satu yang menjadi faktor pendukung produksi garam.

Menurut Kementerian Perikanan dan Kelautan pada tahun 2014, luas lahan garam untuk memproduksi garam di Indonesia adalah 28.556 ha. Lahan-lahan tersebut tersebar di 46 kabupaten/kota dengan luas terbesar di Cirebon, Indramayu, Sumenep dan Pati dengan produksi total 2,5 juta ton pada tahun 2014.

Jumlah yang dapat diproduksi ini masih jauh dari yang dibutuhkan, dimana kebutuhan garam per tahunnya adalah sekitar 3,5 juta ton. Sehingga untuk menutup kebutuhan terpaksa dilakukan impor garam dari beberapa negara, utamanya yang memiliki bibir pantai luas seperti Australia dan Selandia baru dan Baru. Yang mengejutkan Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan bahwa Indonesia juga mengimpor garam dari Singapura, negara kecil yang memiliki pantai sangat kecil. Selama Januari-Agustus 2015, Indonesia sudah membeli 1.046.019 ton garam dengan nilai 46,61 juta dollar AS (Rp 650 miliar). Pemasok garam ke Indonesia adalah Australia, China, dan Selandia Baru.

Jumlah dan nilai impor selama Januari - Agustus 2015 adalah Australia sebanyak 834.525 ton (36.721.656 dollar AS), India sebanyak 190.062,17 ton (7.543.285 dollar AS), China sebanyak 19.096,12 ton (1.339.432 dollar AS), Selandia Baru sebanyak 1.600 ton (646.480 dollar AS), Singapura sebanyak 24,41 ton (110.908 dollar AS).

Impor garam adalah hal yang ironis. Indonesia memiliki garis pantai produktif terpanjang di dunia, seluruh pulau-pulaunya dikelilingi lautan tetapi pada saat yang sama harus mengimpor hampir separuh kebutuhan garamnya. Bahkan mengimpor dari Singapura.

Tiga penyebab Indonesia harus mengimpor garam setidaknya ada hal yaitu masa panen dan pengolahan garam di Indonesia relatif sangat singkat dan sederhana. Di Indonesia, proses memanen garam

oleh petani hanya dilakukan dalam waktu 4-8 hari, sedangkan negara importir seperti Australia memanen hasil garam setelah melalui proses tiga sampai empat bulan. Akibatnya, kualitas garam Indonesia menjadi rendah. Selain itu, petani garam yang mayoritas masih tradisional tidak melakukan beberapa tahapan pengolahan garam. Berbeda dengan negara industri garam yang melakukan beberapa tahap untuk memperoleh garam kualitas tinggi (*high grade*).

Padahal kebijakan impor garam di Indonesia membuat banyak pihak terlena membeli garam luar negeri sehingga tidak menyerap produksi garam petani lokal secara maksimal dan menyebabkan harga garam petani lokal jatuh.

Masalah spesifikasi kualitas garam sesungguhnya dapat diselesaikan dengan pelatihan, pendampingan, pengembangan (*upgrade*) teknologi, bantuan pendanaan dan penyerapan hasil dan bantuan pemasaran hasil. Komitmen kuat dari pemerintah seharusnya dapat menyelesaikan persoalan ini dalam beberapa tahun ke depan. Apalagi pasar garam selalu ada dan tumbuh dan sesungguhnya ilmu pembuatan garam laut telah ada sejak zaman prasejarah dimana prinsip utamanya adalah menguapkan air laut. Dengan pantai yang luar biasa luas dan panjang tersebut seharusnya industri garam adalah milik kita.

III. 4. Kondisi Infrastruktur

Pemanfaatan potensi sumber daya perikanan mendorong peningkatan kegiatan perdagangan produk kelautan dan perikanan antar daerah bahkan negara. Oleh karena itu perlu dukungan infrastruktur di Pelabuhan Perikanan baik yang berkategori Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS), Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) maupun Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP). Sampai 2014 jumlah total pelabuhan perikanan di Indonesia hanya sebanyak 818 unit. Sejak 2012 - 2014 jumlahnya tidak meningkat. Dimana jumlah PPS adalah enam unit, PPN sebanyak 14 unit, PPP hanya 47 unit, pangkalan pendaratan ikan sebanyak 749 unit dan pelabuhan perikanan swasta sebanyak dua unit.

Pelabuhan baik pelabuhan umum maupun pelabuhan perikanan adalah *interface* antara aktivitas perikanan di laut (penangkapan) dengan aktifitas perikanan di darat (pengolahan dan pemasaran) sehingga pelabuhan perikanan merupakan pusat dari 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. Memiliki pelabuhan perikanan yang memadai dari aspek jumlah dan fasilitas sangat krusial bagi pengembangan kelautan dan perikanan Indonesia. Sampai saat ini sebagian besar fasilitas pelabuhan perikanan masih terkonsentrasi di Jawa dan Sumatera. Sangat diperlukan upaya serius untuk menambah pelabuhan perikanan di wilayah Timur Indonesia yang memiliki potensi kelautan yang luar biasa besar.

Pelabuhan Perikanan di Indonesia terbagi menjadi 4 golongan atau kelas yaitu, kelas I untuk Pelabuhan Perikanan Samudra (PPS), kelas II untuk Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN), kelas III untuk Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) dan kelas IV Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI). Adanya kelas-kelas tersebut didasarkan dari fasilitas dan kualitas yang terdapat di pelabuhan tersebut. Infrastruktur yang dibangun di pelabuhan-pelabuhan ini berdampak langsung pada kualitas hasil perikanan tangkap.

Jumlah Unit Pengolahan Ikan (UPI) sampai tahun 2014 juga masih terbanyak ada di Pulau Jawa, dimana jumlahnya sampai 26.805 sementara di Maluku dan Papua hanya 1.524. Angka ini menunjukkan betapa pentingnya menambah sarana dan prasarana perikanan di wilayah Timur Indonesia. Pengembangan infrastruktur juga perlu memfokuskan pada dukungan infrastruktur dasar seperti air bersih, listrik, jalan sehingga kegiatan yang akan dilakukan dapat dilaksanakan dengan baik.

III.5. Wisata Bahari

Potensi wisata bahari di nusantara luar biasa melimpah. Freddy Numberi membagi pengembangan pariwisata bahari di Indonesia men-

jadi tiga kategori yaitu Jalur Lingkar Luar, Jalur Lingkar Dalam dan Jalur Barat Tengah.

Jalur Lingkar Luar meliputi Pulau Weh (Sabang) untuk wisata bahari seperti *game fishing*, Pulau Nias (Sumatera Utara) untuk obyek wisata selancar angin, Pulau Siberut (Sumatera Barat) untuk *game fishing* dan selancar angin, Pulau Enggano (Bengkulu) untuk *game fishing* dan selancar angina, Ujung Kulon (Banten) untuk obyek wisata pantai, Cilacap (Jawa Tengah) untuk obyek wisata pantai dan Sendang Biru (Jawa Timur) untuk wisata selam. Kemudian Pulau Rote (Nusa Tenggara Timur), dan Pulau Biak (Papua) dapat dikembangkan untuk wisata menyelam.

Jalur Lingkar Dalam diantaranya adalah Pulau Seribu (DKI Jakarta) untuk wisata bahari, Kepulauan Karimun (Jawa Tengah) untuk wisata pantai, selancar dan *game fishing*, Pulau Bali (wisata pantai, menyelam dan selancar), Pulau Moyo di Nusa Tenggara Barat untuk *game fishing*, Pulau Bonerate dan Selayar (Sulawesi Selatan) untuk menyelam dan Wakatobi di Sulawesi Tenggara untuk menyelam dan wisata pantai, Pulau Banda (Maluku) dan Sangir Talaud untuk menyelam.

Jalur Barat Tengah, mulai dari Pulau Belitung, Bangka Belitung (wisata pantai), Banten yakni Gunung Krakatau (wisata pantai dan *game fishing*) dan Pulau Karimata (wisata pantai), Pulau Batam (panorama pantai) hingga Pulau Natuna untuk selancar, *game fishing* dan wisata pantai.

Sebagian besar ekosistem terumbu karang terindah dan terbaik di dunia beraa di Indonesia yakni Raja Ampat, Wakatobi, Taka Bone Rate, Bunaken, Karimun Jawa, dan Pulau Weh. Kawasan pesisir dan laut Indonesia merupakan tempat ideal bagi wisata bahari, sangat tepat untuk melakukan beberapa jenis aktivitas pariwisata bahari yang meliputi berjemur dan berenang di tepi pantai, olahraga air seperti *water scooter*, *sausage boat*, *water tricycle*, *wind surfing*, *surfboarding*, *paddle board*, *parasailing*, *kayacking*, memancing, menyelam, fotografi bawah laut, taman laut dan lain-lain.

Jika kita mampu mengembangkan potensi bahari, maka nilai

ekonomi berupa perolehan devisa, sumbangan terhadap PDB, peningkatan pendapatan masyarakat, penciptaan lapangan kerja, dan sejumlah *multiplier effects* sangat besar. Sebagai perbandingan terumbu karang terbesar di dunia yang terdapat di Australia yaitu Great Barrier Reef, per tahunnya dikunjungi oleh dua juta pengunjung dan menghasilkan kurang lebih Rp 60 miliar.

Pada 2013, sektor pariwisata menyumbangkan produk domestik bruto sebesar Rp 347 triliun. Bila dibandingkan, angka itu mencapai 23 persen dari dengan total pendapatan negara yang tercantum di Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Perubahan 2013, yakni Rp 1.502 triliun, Sektor pariwisata juga menempati urutan keempat sebagai penyumbang devisa negara tahun 2013. Sedangkan khusus wisata bahari menurut Menteri Pariwisata Arief Yahya baru menyumbang 10 persen dari GDP (*Gross Domestic Product*).

Menurut Arief Yahya persentase pendapatan negara maupun nominal sumbangan pariwisata bahari Indonesia sangat rendah dibandingkan negara tetangga seperti Malaysia. Hal ini disebabkan akibat kurangnya akses ke destinasi wisata bahari. Wisata bahari Malaysia sudah menyumbang 40 persen GDP dan wisata bahari di Maldives menyumbang hampir 100 persen dari GDP negara tersebut.

Maldives atau Maladewa hanya memiliki 300 ribu penduduk bisa mendatangkan 1,1 juta wisatawan mancanegara dan menghasilkan pendapatan dari sektor wisata bahari sebesar 2 miliar dollar AS. Maldives sendiri ukurannya tidak lebih besar dari Belitung.

Untuk mengembangkan wisata bahari menurut Rokhmin Dahuri diperlukan lima komponen utama dari sisi pengadaan (*supply side*) pariwisata bahari, yakni objek pariwisata bahari (*attractions*), transportasi, pelayanan, promosi, dan informasi, harus secara terpadu diperkuat dan dikembangkan, sehingga dapat menarik wisatawan baik dalam maupun luar negeri. Disamping itu, sektor pariwisata bahari harus didukung oleh kebijakan politik-ekonomi (keuangan, ketenagakerjaan, infrastruktur, keamanan dan kenyamanan, dan kebijakan pemerintah lainnya) yang kondusif

III.6. Kekayaan Pertambangan di Laut

Seperti kita ketahui bersama sejak bertahun-tahun belakang Indonesia selalu mengalami defisit perdagangan minyak. Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral menyampaikan defisit pada 2014 adalah 174 juta barel.⁹ Sementara Badan Pusat Statistik menyatakan dari segi nilai, ekspor minyak mentah Indonesia adalah 10,2 milyar dollar AS dan impornya 13,6 milyar dollar AS sehingga defisitnya adalah 3,4 milyar dollar AS. Sementara ekspor hasil minyak adalah 4,3 milyar dollar AS dan impornya 28,6 milyar dollar AS. Membuat defisit sebesar 24,3 milyar dollar AS. Defisit ini bagaimanapun merupakan jumlah yang besar dan sangat mempengaruhi neraca perdagangan Indonesia. Sehingga sangat diperlukan langkah-langkah strategis untuk mengurangi defisit tersebut. Diantaranya yang memungkinkan melakukan eksplorasi pada potensi-potensi yang selama ini belum dikelola.

Kementerian Energi dan Sumberdaya Mineral menyatakan bahwa potensi sumber daya migas nasional saat ini masih cukup besar, terakumulasi dalam 60 cekungan sedimen (basin) yang tersebar di hampir seluruh wilayah Indonesia. Dari 60 cekungan tersebut, 38 cekungan sudah dilakukan kegiatan eksplorasi dan sisanya sama sekali belum dilakukan eksplorasi. Dari cekungan yang telah dieksplorasi, 16 cekungan sudah memproduksi hidrokarbon, 9 cekungan belum diproduksi walaupun telah ditemukan kandungan hidrokarbon, sedangkan 15 cekungan sisanya belum ditemukan kandungan hidrokarbon. Kondisi di atas menunjukkan bahwa peluang kegiatan eksplorasi di Indonesia masih terbuka lebar, terutama dari 22 cekungan yang belum pernah dilakukan kegiatan eksplorasi dan sebagian besar berlokasi di laut dalam (deep sea) terutama di Indonesia bagian Timur.¹⁰

Bahkan Komite Eksplorasi Migas Nasional memperkirakan cadangan potensial migas di Indonesia masih sekitar 222 milyar barel¹¹. Tentu saja tantangan eksplorasi ke arah Timur Indonesia yang masih menyimpan banyak potensi migas terutama gas bukan pekerjaan mudah. Salah satu tantangan besar eksplorasi di laut-laut Indonesia

timur adalah ketersediaan teknologi untuk melakukan pengeboran gas di laut dalam. Peralihan eksplorasi gas ke wilayah Indonesia timur pasti akan memiliki tantangan yang besar karena perbedaan geografis dan kedalaman laut dengan wilayah di Indonesia bagian barat.

Eksplorasi di laut dalam tentunya lebih sulit daripada eksplorasi di laut dangkal seperti yang terjadi di Indonesia barat. Di wilayah Indonesia timur, harus dilakukan pada kedalaman ratusan meter di bawah laut jauh lebih dalam dibanding kedalaman eksplorasi di Indonesia bagian barat. Kendala dan tantangannya selain lebih sulit secara teknis juga membutuhkan kapital yang besar dan ketersediaan sumber daya manusia yang handal.

Akan tetapi bagaimanapun juga eksplorasi ini harus diperbanyak sehingga dapat meningkatkan lifting migas yang cenderung mengalami penurunan dari waktu ke waktu. Eksplorasi dan eskloitasi di wilayah perairan laut dalam bagaimanapun adalah jaminan masa depan sektor minyak dan gas bumi Indonesia.

III.7. Energi dari Laut

Energi laut adalah salah satu sumber energi terbarukan. Energi ini selanjutnya dibagi menjadi dua kategori utama: Energi Gelombang Laut dan Energi Pasang Surut. Energi laut merupakan energi yang dihasilkan dari samudera dan laut, dan tentu saja merupakan sumber energi hijau terbarukan karena metode dan teknologi yang digunakan untuk menangkap tenaga gelombang dan pasang surut tidak menghasilkan emisi CO₂.

Energi laut adalah salah satu Sumber Energi Terbarukan yang paling lambat perkembangannya karena membutuhkan investasi lebih besar dari yang lain dan dalam banyak kasus lokasinya berada jauh dari grid listrik. Tentunya, dibutuhkan lebih banyak penelitian dan pengembangan untuk mendorong teknologi ini mencapai efektivitas biayanya. Penelitian telah menunjukkan bahwa biaya listrik yang dihasilkan dari laut bisa lebih murah daripada sumber lain, tetapi kare-

na kondisi lautan cepat berubah, pemeliharaan dan pengoperasian fasilitas energi laut menjadi tinggi. Energi mekanik dan energi panas adalah dua jenis energi yang dihasilkan dari laut. Energi mekanik dihasilkan dari ombak dan pasang-surut, sedangkan panas dihasilkan dari panas matahari.

BPPT telah mengembangkan prototipe pembangkit listrik tenaga ombak di Parang Racuk, Yogyakarta. Tujuan pengembangan adalah memberikan paket model sumber energi alternatif yang ketersediaannya cukup melimpah di wilayah perairan pantai Indonesia. Paket model tersebut akan menunjukkan tingkat efisiensi energi yang cukup baik.

Pilot plant juga telah siap dikembangkan di pantai utara Pulau Bali untuk pengembangan OTEC (Ocean Thermal Energy Conversion). Sementara itu Akuo Energy, sebuah perusahaan energi terbarukan dan Pertamina telah menandatangani sebuah Memorandum of Understanding untuk mengembangkan proyek-proyek energi terbarukan di beberapa tempat di Indonesia. Proyek-proyek tersebut termasuk pengembangan listrik dari angin, solar photovoltaic (PV) dan OTEC. Proyek ini akan menysasar wilayah-wilayah atau pulau-pulau pedalaman yang selama ini sangat bergantung pada diesel untuk pembangkit listrik. Proyek ini dimulai pada 2015.¹²

Riset dan pengembangan masih sangat dibutuhkan untuk manfaat dari energi kelautan ini dapat dirasakan langsung oleh masyarakat, karena itu pemerintah penting untuk mengalokasikan pendanaan untuk riset-riset terapan agar sumber energi alternatif yang sumber dayanya banyak tersedia di Indonesia ini dapat segera dirasakan manfaatnya.

Beberapa negara-negara Eropa seperti Spanyol, Portugal, Irlandia, Inggris dan Denmark telah berinvestasi cukup besar untuk penelitian karena negara-negara ini memiliki gelombang dan angin yang kuat, pasang tinggi, dan sungai yang mengalir ke laut untuk menghasilkan sumber energi.

-
- 1 Kepmen KP RI No 25/Permen-KP/2015 Tentang Rencana Strategis Kement-
erian Kelautan dan Perikanan tahun 2015 - 2019.
- 2 CNNIndonesia. 18 Mei 2015. Ekspor Perikanan Naik Signifikan Menteri Susi
Merinding.
- 3 Republika. 7 Juli 2015. Negara Biarkan Nelayan Miskin.
- 4 Sindonews. 20 Agustus 2015. Konsumsi Ikan di Indonesia Masih Rendah.
5 [http://rokhmindahuri.info/2012/10/10/akar-masalah-kemiskinan-nelayan-
dan-solusinya/](http://rokhmindahuri.info/2012/10/10/akar-masalah-kemiskinan-nelayan-dan-solusinya/)
- 6 Zainuri, M, 2015. Paradigma Pembangunan Kemaritiman 5 Tahun Mendatang
Dalam Mendukung Keberhasilan Pembangunan Nasional. Makalah Dalam Dia-
log Interaktif Bappenas, 2015.
- 7 Liputan 6. Ekspor Perikanan RI 2014 tak mencapai Target.
[http://bisnis.liputan6.com/read/2156633/ekspor-perikanan-ri-
2014-tak-mencapai-target](http://bisnis.liputan6.com/read/2156633/ekspor-perikanan-ri-2014-tak-mencapai-target). 5 Januari 2015.
- 8 Food and Agriculture Organization of United Nations. 2014. The State of
World Fisheries and Aquaculture.
- 9 Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Status Sumber Daya Alam Migas
Di Indonesia Cadangan, Produksi Dan Outlook Jangka Menengah dan Jangka
Panjang.
10 [http://www.esdm.go.id/berita/56-artikel/4586-peluang-investasi-migas-di-
indonesia.pdf](http://www.esdm.go.id/berita/56-artikel/4586-peluang-investasi-migas-di-indonesia.pdf)
- 11 Jurnal Maritim. 30 Mei 2015. Cadangan Potensi Migas Indonesia Masih 222
Milyar Barel.
12 [http://www.otecnews.org/2015/02/akuo-energy-pertamina-
build-otec-plant-indonesia/](http://www.otecnews.org/2015/02/akuo-energy-pertamina-build-otec-plant-indonesia/)

Bab IV

BAB IV

PENGARUH PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS

IV.1. Kultur Panjang Sejarah

Karakter maritim Indonesia telah menjadi bagian dari kultur sejarah bangsa yang panjang. Dalam perkembangan jauh sebelum merdeka, semangat maritim telah merasuk ke setiap warga negara, malah sejumlah kerajaan di masa dulu bisa mendominasi lautan melalui armada perang dan dagang yang kuat. Akan tetapi, semangat maritim itu pudar saat Indonesia mengalami masa penjajahan Belanda. Kebiasaan hidup serta orientasi masyarakat dibelokkan dari maritim ke agraris.

Pengakuan dunia yang menyatakan Indonesia adalah Negara Kepulauan terwujud pada *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1982, yang memberi kewenangan dan menambah luas wilayah laut Indonesia bersama semua ketentuan yang mengatur.

Perluasan wilayah Indonesia pada ketentuan UNCLOS 1982 tak

sekadar area laut, namun termasuk wilayah udara. Kecuali itu juga adanya hak berdaulat dari kekayaan alam di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan landas kontinen. Indonesia pun masih mempunyai hak pengelolaan *natural resources* pada laut bebas serta dasar samudera. Semua itu membuat Indonesia menjadi bangsa yang sangat kaya potensi laut.

Mempunyai cakupan yang begitu banyak dan luas, memastikan laut Indonesia memiliki keanekaragaman kekayaan alam laut yang potensial, baik hayati maupun nonhayati. Sumber daya alam laut seperti ikan-ikan, terumbu karang yang mempunyai nilai ekonomi tinggi, daerah wisata bahari, sumber energi terbarukan ataupun minyak serta gas bumi, mineral langka sekaligus sarana transportasi lintas pulau yang murah. Di samping itu, potensi sumber daya kelautan sektor wisata laut/ bahari sangat potensial untuk dikembangkan dan memberikan harapan yang menjanjikan.

Perkembangan maritim bangsa Indonesia mulai ditumbuhkan di era pemerintahan Ir. Soekarno. Selalu berkumandang semangat maritim. Salah satu pernyataan Bung Karno di acara *National Maritime Convention (NMC)* 1963 ialah “membentuk Indonesia sebagai negara besar, kuat, makmur, dan damai yang adalah sebagai *national building* bangsa Indonesia. Sehingga negara bisa jadi kuat bila mampu mendominasi lautan. Guna menguasai lautan kita mesti mempunyai armada yang seimbang”.

Usaha mencapai sebuah negara maritim memang tak gampang, akan tetapi apabila segenap rakyat Indonesia ini mempunyai visi dan kebulatan tekad yang sama tentu hal itu bukan sesuatu yang mengada-ada. Deklarasi Djuanda 1957 maupun UNCLOS 1982 menawarkan kesempatan yang besar bagi Indonesia untuk merealisasikan dengan serius melalui kebijakan pembangunan nasional yang mengutamakan pembangunan berdasarkan maritim. Menghasilkan aturan pembangunan lewat perundang-undangan, pembentukan kekuatan armada laut, armada perdagangan, industri maupun jasa maritim yang didukung bersama penguasaan iptek adalah usaha serius yang wajib segera di-

tempuh menuju sebuah Negara Maritim. Jaya di Laut, Sejahtera di Darat, sekaligus Perkasa di Udara bisa kembali pada harapan terciptanya sebuah negara maritim.

Untuk dapat mewujudkan cita-cita tersebut kita perlu memahami lingkungan strategis yang mengelilingi dan kondisi internal Indonesia sendiri. Di bawah ini adalah analisis atas dua hal tersebut.

IV.2 Perkembangan Global

Perkembangan lingkungan global kelautan Indonesia mencakup tiga dimensi pokok, yaitu: upaya peningkatan perekonomian dengan perdagangan bebas antarnegara; perkembangan teknologi dan informasi; serta hubungan antarnegara dalam rangka mengembangkan jalur perekonomian dengan mengoptimalkan peran Indonesia dalam posisi garis silang pelayaran dunia.

Permintaan terhadap produk perikanan di masa depan akan terus meningkat sebagai konsekuensi pertumbuhan jumlah penduduk, peningkatan daya beli dan kecenderungan perubahan pola konsumsi dari produk peternakan ke produk perikanan.

Masih tingginya permintaan produk perikanan dan belum dapat dipenuhinya keseluruhan permintaannya melalui penawaran dan ketersediaan produk akan mendorong peningkatan harga produk perikanan dapat merangsang dunia usaha untuk menanamkan modalnya dalam usaha perikanan terutama yang berorientasi ekspor. Sehingga akan muncul kecenderungan pertumbuhan industri perikanan baik relokasi dari negara maju ke negara berkembang maupun industry baru ke negara kita yang masih memiliki sumber daya perikanan yang belum dimanfaatkan secara optimal bila di dibandingkan dengan negara - negara lain, dan keunggulan komparatif dari aspek biaya produksi termasuk tenaga kerja kompetitif.

Ekspor komoditas perikanan akan mengalami beberapa percepatan dalam bentuk olahan dan penyajian sesuai dengan perubahan sosial ekonomi dari negara-negara tujuan impor. Perubahan selera

dan gaya hidup konsumen akan menuntut produk perikanan dengan nilai tambah yang sangat tinggi seperti ikan hidup dan produk olahan yang termasuk siap saji dan siap di konsumsi. Sehingga penerapan teknologi yang tepat serta transportasi yang dapat menunjang produk kelas atas tersebut sangat diperlukan dan yang perlu mendapat prioritas.

Daya saing komoditas perikanan Indonesia di pasar dunia selama ini masih termasuk rendah, dikarenakan aspek kualitas, biaya dan pengiriman. Pada saat yang sama negara - negara tujuan impor lain makin ketat menerapkan persyaratan mutu. Implementasi konsep HACCP (Hazard Analysis And Critical Control Points) serta manajemen mutu sangat diperlukan untuk dapat sejalan dengan persyaratan pasar yang makin terbuka. Dengan demikian riset dan pengembangan untuk mendukung aspek kualitas, biaya dan pengiriman penting dilakukan sehingga dapat diidentifikasi titik - titik kritis dari rantai produksi dan ditemukan jalan keluarnya.

Jaminan mutu termasuk aspek kebersihan, kesehatan dan gizi tidak hanya di tuntutan sebagai konsumen di negara importir tetapi juga oleh konsumen domestik yang makin meningkat kesadarannya. Perlindungan keamanan pangan makin penting terutama dengan di terbitkannya Undang - Undang Pangan 1996.

Selain menghasilkan produk olahan pangan, perikanan juga menghasilkan berbagai produk olahan nonpangan sebagai bahan bagi industri farmasi, kosmetik, pakan dan industri lainnya. Ini juga merupakan pasar yang dapat dikembangkan dengan nilai ekonomi yang tinggi. Kebutuhan pasar yang besar adalah peluang yang penting dimanfaatkan akan tetapi penting diperhatikan pengelolaan menyeluruh yang berkelanjutan sehingga tidak menimbulkan eksploitasi berlebihan yang pada ujungnya justru berakibat pada hancurnya dunia kelautan dan perikanan itu sendiri. Langkah Tiongkok dengan melakukan ujicoba pendaratan pesawat sipil di landasan pacu yang ada di pulau buatan Kepulauan Spratly, juga patut dicermati. Meski Pemerintah Tiongkok beberapa kali menegaskan bahwa kepulauan baru itu dibuat

untuk kebutuhan sipil seperti aktivitas penjaga pantai dan riset perikanan, Beberapa negara seperti Filipina, Vietnam, Malaysia, Brunei, Taiwan dan Amerika Serikat mencemaskan langkah Tiongkok. Juru bicara Kementerian Luar Negeri Filipina, Charles Jose mengkhawatirkan Tiongkok nantinya akan mengontrol Laut Tiongkok Selatan dan bakal mempengaruhi kebebasan pelayaran serta penerbangan.¹

Langkah Tiongkok lain yang penting dicermati adalah rencana mereka untuk menghidupkan kembali jalur sutra melalui program rak-sasa Jalur Sutra Maritim Abad 21 adalah salah satu faktor yang penting bagi masa depan kelautan Indonesia. Jalur Sutra yang selama ini kita kenal adalah lintasan jalur darat yang menghubungkan timur dan barat Asia. Jalur ini kemudian berkembang pula di samudera dengan melebar meliputi Laut Hitam, Laut Marmara Balkan sampai ke Venesia. Rute ini juga berkembang ke Turkestan, Mesopotamia, Mesir dan Afrika. Ke arah selatan, rute ini terus berkembang melintasi Laut Tiongkok Selatan, Semenanjung Malaya, Selat Malaka, Selat Sunda dan menyebrangi Samudra Hindia.

Tiongkok belakangan bermaksud meningkatkan perannya dalam tata niaga yang menghubungkan Eropa ke Asia Tengah dan Timur, juga jalur energi dari Afrika ke Asia Selatan dan Timur dengan cara menghidupkan jalur ini. Yang menggembirakan, Presiden Tiongkok Xi Jinping melontarkan rencana Jalur Sutra Maritim Abad 21 ini pertama kali di Indonesia.

Gagasan ini tentu saja sejalan dengan rencana Presiden Joko Widodo membangun tol laut. Presiden menjadikan pembangunan kekuatan maritim dan pembangunan ekonomi berbasis maritim sebagai salah satu target kabinetnya. Salah satu program besar kabinetnya adalah akan mengembangkan dua pelabuhan sebagai hub internasional, yaitu Pelabuhan Kuala Tanjung di Sumatera Utara dan Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara. Selain itu, akan ada 20-an pelabuhan hub feeder untuk mendukung koneksi dengan berbagai kepulauan.

Apalagi Indonesia dapat memanfaatkan momentum ini dengan baik tanpa menggadaikan kedaulatan maka kita sebenarnya dapat

memperoleh manfaat dari rencana Tiongkok karena untuk mewujudkan rencananya mereka juga menyiapkan pendanaan dimana Beijing sudah membangun institusi finansial internasional bernama Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) dengan investasi 50 miliar dollar AS. Presiden Xi Jinping juga menyatakan komitmen untuk mengalokasikan 40 miliar dollar AS untuk membangun jalur sutra darat maupun maritim.²

IV.3. Perkembangan Regional

Dibukanya Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) pada akhir tahun 2015 adalah salah satu tantangan regional terbesar Indonesia saat ini. Bagaimana MEA berpengaruh terhadap pengelolaan bahari kelautan kita, padahal kualitas sumber daya manusia Indonesia masih cukup lemah. Berhubungan dengan MEA, kualitas sumber daya masyarakat Indonesia akan menjadi pertarungan utama. MEA menjadikan masuknya barang dan jasa-jasa ahli dari negara-negara Asean secara lebih besar dan terbuka.

MEA yang akan menjadikan ASEAN pasar tunggal dan basis produksi kompetitif di kawasan, juga bentuk dari respons ASEAN terhadap bangkitnya ekonomi China dan India. Sebagai pasar tunggal, semua hambatan perdagangan, baik tarif maupun tarif, akan dihapuskan. Antisipasi terutama harus kita lakukan terkait liberalisasi sektor jasa sebagai sektor sensitif.

Lima sektor jasa yang disepakati diliberalisasi adalah jasa kesehatan, pariwisata, e-commerce, transportasi udara, dan logistik. Kelimanya pada tahun 2015 akan bebas diperdagangkan lintas negara. Perdagangan jasa mengatur liberalisasi tenaga kerja profesional dan buruh manufaktur. Untuk profesional, ada lima kategori yang disepakati mulai beroperasi bebas 2015, yaitu perawat, dokter, dokter gigi, akuntan, dan insinyur. Tenaga profesional dan buruh yang melintas batas negara ini harus memenuhi standar yang sudah ditetapkan di ASEAN.

Kekuatan potensi kelautan Indonesia yang melimpah jangan sampai justru memberikan lebih banyak manfaat kepada negara lain sekalipun itu negara tetangga. Potensi wisata bahari Indonesia adalah sektor yang betul-betul penting dipikirkan strategi pengelolaannya agar tetap dapat memberikan manfaat optimal bagi Indonesia karena wisata bahari termasuk ke dalam sektor yang disepakati paling awal untuk diliberalisasi.

Menurut Asian Productivity Organization pada tahun 2012 tingkat produktivitas tenaga kerja Indonesia masih di bawah beberapa anggota ASEAN lainnya yaitu Singapura, Malaysia dan Thailand. Dimana Singapura memiliki tingkat produktivitas sebesar 113,4 ribu dollar AS; Malaysia sebesar 46,6 ribu dollar AS ; Thailand senilai 22,9 ribu dollar AS dan Indonesia di bawah angka itu semua yaitu 20 ribu dollar AS. Kesemuanya ini diukur berdasar sumbangannya terhadap Gross Domestic Product (GDP) suatu negara.³

IV.4. Perkembangan Nasional

Kebijakan poros maritim merupakan salah satu agenda dan misi dari Presiden Joko Widodo. Konsep pembentukan Indonesia sebagai poros maritim dunia terdiri dari lima pilar utama yaitu: pembangunan kembali budaya maritim Indonesia; komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut; komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim; melakukan diplomasi maritim untuk membangun bidang kelautan; dan membangun kekuatan pertahanan maritim

Melalui konsep ini Presiden Joko Widodo ingin menjadikan wilayah perairan Indonesia sebagai wilayah yang aman untuk aktivitas laut. Hal tersebut menunjukkan bahwa kebijakan poros maritim tidak hanya berkaitan dengan peningkatan kesejahteraan rakyat Indonesia, tetapi juga peningkatan keamanan dan kenyamanan negara lain data berada di wilayah Indonesia. Kebijakan poros maritim tidak hanya berkaitan dengan permasalahan domestik, tetapi juga internasional.

Disahkannya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang merupakan revisi dari UU No 32 Tahun 2004 membawa perubahan yang signifikan dalam pengelolaan kelautan dan perikanan. Dimana yang sebelumnya pemerintah kabupaten/kota memiliki kewenangan atas wilayah 0-4 millaut kini tidak lagi. Kewenangan tersebut telah dialihkan ke pemerintah provinsi. Provinsi kini mengelola wilayah 0-12 mil laut. Bagi pemerintah kabupaten/kota yang selama ini memperoleh pendapatan asli daerah yang cukup besar dari perikanan tentu saja akan berkurang pendapatannya. Sementara provinsi perlu menyiapkan strategi khusus untuk melaksanakan kewenangannya.

Yang jelas ke depan untuk menjawab tantangan global, regional dan nasional Indonesia mau tidak mau harus mulai menggunakan teknologi maju. Hal ini mutlak harus dikerjakan mulai sekarang. Tak bisa dihindari, karena teknologi sektor kelautan terus berkembang. Dalam perikanan misalnya, negara maju sudah lama menerapkan teknologi *fish finder* yang mampu mendeteksi keberadaan gerombolan ikan di kedalaman laut. Teknologi hidro thermal yang mampu menghasilkan energi listrik dari gelombang air laut semakin berkembang di negara maju, dan kini saatnya Indonesia harus menggunakan. Bioteknologi yang mampu menemukan berbagai bahan-bahan bermanfaat baik itu untuk alternatif pangan, kesehatan, kosmetik maupun pertahanan sudah waktunya dikembangkan dengan optimal.

Orientasi penggunaan teknologi tinggi dan mutakhir merupakan prasyarat utama dalam pengelolaan sumber kekayaan laut saat ini. Akan tetapi pembangunan kelautan dan perikanan Indonesia masih ketinggalan dibandingkan dengan negara tetangga, terutama dalam penerapan teknologi kelautan. Filipina dan Malaysia sudah jauh lebih maju menerapkan teknologi industri kelautan, meskipun kekayaan laut Indonesia lebih melimpah dibanding kedua negara tersebut.

Penggunaan teknologi yang memadai, menjadi syarat penting dalam mendayagunakan potensi laut Indonesia, tentu dengan mengedepankan teknologi yang ramah lingkungan.

Dalam konteks pendayagunaan potensi kelautan, Indonesia perlu terlibat lebih aktif di organisasi pengelolaan perikanan regional dan internasional dalam rangka kerja sama sebagaimana dimandatkan Pasal 10 ayat (2) UU No 45 Tahun 2009 tentang Perikanan. Saat ini Indonesia tercatat sebagai anggota Organisasi Pengelolaan Perikanan Regional (*Regional fisheries management organizations /RFMOs*) yang melingkupi perairan Indonesia seperti *Indian Ocean Tuna Commission (IOTC)*, *Commission on Conservation of Southern Bluefin Tuna (CCSBT)* dan *Western and Central Pacific Fisheries Commission(WCPFC)*. Langkah tersebut—yang difasilitasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, tidak saja memiliki nilai strategis, tapi juga mendorong peningkatan kontribusi dari sektor kelautan.⁴ Selain amanat undang-undang, masuknya Indonesia sebagai anggota RFMOs misalnya, dilatar belakangi posisi Indonesia sebagai negara dengan potensi tuna tertinggi di dunia.

Pengamatan dan hasil Studi Strategis Luar Negeri (SSLN) PPSA XX Lemhannas RI Tahun 2015 ke Qatar menunjukkan bahwa negara tersebut di samping optimalisasi pemanfaatan sumber daya kelautan sektor perikanan, juga mengembangkan wisata bahari. Qatar membangun tempat-tempat wisata seperti pulau buatan *Palm Tree Qatar* dan *The Cornice of Qatar*, yakni tempat wisata di sepanjang Teluk Doha yang dilengkapi dengan taman bermain anak-anak, arena *jogging*, bangku, restoran, dan penyewaan perahu untuk menikmati keindahan Teluk Doha di malam hari. Bahkan, Qatar membangun Masjid Seni Islam (*Museum of Islamic Art*) di pinggir pantai guna melengkapi wisata baharinya. Satu hal yang patut dicontoh oleh Indonesia.

Potensi kekayaan sumber daya hayati dan nonhayati perairan kita sangatlah besar, namun teknologi dan penelitian ilmiah di sektor kelautan masih tertinggal. Minimnya dana dan fasilitas menjadi hambatan dan permasalahan yang timbul bukan pada kemampuan peneliti, tetapi lebih pada lemahnya semangat dari para peneliti dalam menghasilkan teknologi yang bermanfaat bagi orang lain, terutama di bidang kelautan.

Beberapa perkembangan lingkungan strategis nasional yang berpengaruh terhadap pengelolaan sumber daya kelautan, tercermin dalam delapan gatra sebagai berikut:

Gatra Geografi

Indonesia memiliki sekitar 17.504 pulau sekitar 6.000 di antaranya tidak berpenghuni tetap, menyebar di sekitar khatulistiwa. Jawa merupakan pulau yang terpadat penduduknya, lebih dari setengah (65persen) populasi Indonesia tinggal di sini. Indonesia terdiri dari lima pulau besar, yaitu Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua. Rangkaian pulau-pulau ini disebut pula sebagai kepulauan Nusantara atau kepulauan Indonesia.

Indonesia memiliki lebih dari 400 gunung berapi, 130 di antaranya termasuk aktif. Sebagian dari gunung berapi terletak di dasar laut dan tidak terlihat dari permukaan laut. Indonesia merupakan tempat pertemuan dua rangkaian gunung berapi aktif (*Ring of Fire*). Terdapat puluhan patahan aktif. Dari sisi mata, 2/3 wilayah Indonesia berupa lautan. Oleh karena itu, sumber daya kelautan perlu dikelola dengan baik untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Gatra Demografi

Dengan total populasi sekitar 250 juta penduduk, Indonesia menjadi negara berpenduduk terpadat nomor empat di dunia. Komposisi etnisnya sangat bervariasi, karena negeri ini memiliki ratusan ragam suku dan budaya. Meskipun demikian, lebih dari separuh jumlah penduduk Indonesia didominasi oleh dua suku terbesar, yaitu suku Jawa (41 persen dari total populasi), dan suku Sunda (15 persen dari total populasi). Kedua suku ini berasal dari pulau Jawa, pulau dengan penduduk terbanyak di Indonesia yang mencakup sekitar 60persen dari total populasi. Jika digabungkan dengan Sumatera, jumlahnya menjadi 80 persen total populasi. Ini adalah indikasi, konsentrasi populasi terpenting berada di wilayah barat Indonesia. Provinsi paling padat

adalah Jawa Barat (lebih dari 46 juta penduduk), sementara populasi paling rendah adalah Papua Barat di wilayah Indonesia Timur (hanya sekitar 761.000 jiwa).

Tabel 4.1. Lima Provinsi dengan Populasi Tertinggi (dalam jutaan)

Provinsi	Populasi
1. Jawa Barat	46,1
2. Jawa Timur	38,6
3. Jawa Tengah	33,5
4. Sumatra Utara	13,7
5. Banten (Jawa)	11,7

Sumber: Badan Pusat Statistik, Statistik Indonesia 2015

Tingkat pertumbuhan populasi Indonesia antara 2000 dan 2010 sekitar 1,49 persen per tahun. Pertumbuhan tertinggi terjadi di provinsi Papua (5,46 persen), sementara pertumbuhan populasi terendah terjadi di provinsi Jawa Tengah (0,37 persen).

Menurut proyeksi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), dengan menilik populasi absolut Indonesia di masa depan, negeri ini akan memiliki penduduk lebih dari 250 juta jiwa pada 2015, lebih dari 270 juta jiwa pada 2025, lebih dari 285 juta jiwa pada 2035, dan 290 juta jiwa pada 2045. Baru setelah 2050 populasi Indonesia akan berkurang.

Sumber daya manusia yang besar merupakan salah satu modal bagi Indonesia untuk mengelola sumber daya alam yang melimpah. Tentunya aset SDM tersebut harus dibekali dengan ilmu pengetahuan dan teknologi agar berkualitas dan memiliki daya saing agar mampu mengelola SDA dengan baik guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Gatra Sumber Kekayaan Alam

Potensi kekayaan alam Indonesia sangatlah luar biasa, baik sumber daya alam hayati maupun nonhayati. Bisa dibayangkan, kekayaan alam mulai dari kekayaan laut, darat, bumi, dan kekayaan lainnya yang terkandung di dalam bumi Indonesia tercinta ini mungkin tidak bisa dihitung. Apabila dilihat secara geografis dari Sabang sampai Merauke, terbentang ribuan pulau, dengan pulau besar mulai Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, serta Papua.

Kekayaan alam Indonesia juga dapat diolah menjadi produk nonpangan. Produk ini umumnya berasal dari hasil hutan dan barang tambang/ mineral. Berbagai hasil hutan berupa kayu dan rotan dimanfaatkan sebagai bahan baku pembuatan mebel seperti meja, kursi, almari, dan ukir-ukiran. Tanaman keras yang banyak dibudidayakan adalah jati, mahoni, sengon laut, meranti, rasamala, dan bambu. Sedangkan barang tambang telah dikelola baik yang terdapat di darat maupun di laut. Untuk mengolah barang tambang tersebut, diperlukan modal, tenaga ahli, dan teknologi tinggi oleh pihak swasta maupun dikerjasamakan dengan pihak asing. Oleh karena itu, kemelimpahan kekayaan alam tersebut diharapkan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat

Gatra Ideologi

Iklim keterbukaan dan kebebasan yang menyertai melahirkan berbagai peristiwa sosial, politik, dan kebudayaan yang berpengaruh cukup signifikan terhadap Pancasila sebagai ideologi negara.

Terjadinya penurunan moral bangsa, munculnya fenomena kekerasan, sikap-sikap yang lebih mengutamakan kepentingan pribadi dan kelompok, kemerebakan pemahaman agama secara ekstrem dan fanatis, serta konflik-konflik di sejumlah daerah dan permasalahan sosial lainnya dapat dijadikan indikasi bahwa setiap saat selalu terjadi perubahan dinamis peradaban kehidupan manusia di seluruh belahan bumi ini yang dapat dimonitor oleh setiap manusia melalui sarana media informasi yang semakin canggih. Di sini akan teruji daya tahan

setiap manusia Indonesia untuk menyerap, menyaring atau menyesuaikan nilai-nilai peradaban baru.

Pancasila merupakan konsep yang dijadikan pegangan untuk mencapai tujuan dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Pancasila menjadi ketetapan bagi seluruh warga negara Indonesia, dengan keanekaragaman yang kompleks, baik dalam bidang budaya, ras, warna kulit, dan lain-lain. Maka untuk mencapai tujuan bangsa, Indonesia harus bersatu membentuk kekuatan, sehingga dapat hidup rukun, damai, kuat, dan dinamis.

Upaya mempersatukan Indonesia adalah dengan menjadikan Pancasila sebagai pegangan yang mengatur pola pikir warga negara agar bisa mencapai tujuan bangsa. Pancasila juga dapat dijadikan rujukan dalam proses pengelolaan sumber daya alam kelautan kita guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Gatra Politik

Indonesia adalah negara hukum yang berbentuk kesatuan dengan pemerintahan berbentuk republik dan sistem pemerintahan presidensial dengan sifat parlementer. Indonesia tidak menganut sistem pemisahan kekuasaan, melainkan pembagian kekuasaan. Walaupun ± 90persen penduduknya beragama Islam, Indonesia bukanlah sebuah negara Islam.

Indonesia terdiri dari 34 provinsi yang memiliki otonomi, 5 di antaranya memiliki status otonomi yang berbeda, terdiri dari 3 Daerah Otonomi Khusus yaitu Aceh, Papua, dan Papua Barat; 1 Daerah Istimewa yaitu Yogyakarta; dan 1 Daerah Khusus Ibu Kota yaitu Jakarta. Setiap provinsi dibagi-bagi lagi menjadi kota/ kabupaten dan setiap kota/ kabupaten dibagi-bagi lagi menjadi kecamatan/ distrik, kemudian dibagi lagi menjadi keluarahan/ desa/ nagari hingga terakhir di tingkat rukun tetangga.

Pemilihan Umum diselenggarakan setiap lima tahun untuk memilih anggota DPR, anggota DPD, dan anggota DPRD yang disebut pemilihan umum legislatif (Pileg), dan untuk memilih Presiden dan Wakil

Presiden atau yang disebut pemilihan umum presiden (Pilpres). Pemilihan Umum di Indonesia menganut sistem multipartai. Dengan pemilihan umum secara langsung, masyarakat diharapkan dapat menggunakan hak politiknya untuk memilih wakil rakyat maupun presiden dengan baik. Wakil rakyat dan presiden terpilih nantinya akan menentukan kebijakan pembangunan nasional demi terwujudnya kesejahteraan masyarakat.

Gatra Ekonomi

Ekonomi Indonesia berbasis pasar yang pemerintahnya memainkan peranan penting. Pemerintah memiliki lebih dari 164 BUMN dan menetapkan harga beberapa barang pokok, termasuk bahan bakar, beras, dan listrik. Setelah krisis finansial Asia mulai pertengahan 1997, pemerintah menjaga banyak porsi dari aset sektor swasta melalui pengambilalihan pinjaman bank tak berjalan dan aset perusahaan.

Sejak krisis keuangan Asia pada akhir 1990-an, yang memiliki andil atas jatuhnya rezim Soeharto pada Mei 1998, keuangan publik Indonesia telah mengalami transformasi besar. Krisis keuangan tersebut menyebabkan kontraksi ekonomi yang sangat besar dan penurunan yang sejalan dalam pengeluaran publik. Tidak mengherankan, utang dan subsidi meningkat secara drastis, sementara belanja pembangunan dikurangi secara tajam.

Saat ini, satu dekade kemudian, Indonesia telah keluar dari krisis dan berada dalam kondisi mempunyai sumber daya keuangan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan pembangunan. Perubahan ini terjadi karena kebijakan makroekonomi yang berhati-hati, dan yang paling penting defisit anggaran yang sangat rendah. Juga cara pemerintah membelanjakan dana telah mengalami transformasi melalui “perubahan besar” desentralisasi tahun 2001 yang menyebabkan lebih dari sepertiga dari keseluruhan anggaran belanja pemerintah beralih ke pemerintah daerah pada 2006. Hal lain yang sama pentingnya, pada 2005, harga minyak internasional yang terus meningkat menyebabkan subsidi minyak domestik Indonesia tidak bisa dikontrol,

mengancam stabilitas makroekonomi yang telah susah payah dicapai. Walaupun terdapat risiko politik bahwa kenaikan harga minyak yang tinggi akan mendorong tingkat inflasi menjadi lebih besar, pemerintah mengambil keputusan yang berani untuk memotong subsidi minyak.

Pemotongan subsidi minyak ini berdampak terhadap masyarakat, terutama ekonomi menengah ke bawah. Dengan berkurangnya subsidi, harga minyak semakin mahal, yang berakibat pada kenaikan biaya distribusi barang. Hal ini merupakan efek domino yang berujung pada kenaikan harga kebutuhan bahan pokok. Sektor marginal, seperti para nelayan, sangat merasakan dampak pengurangan subsidi minyak tersebut. Mereka tentu tidak dapat melaut seperti biasa karena harga minyak yang sulit dijangkau, sehingga pendapatan mereka jauh berkurang, dan akhirnya berlutut pada lingkaran kemiskinan.

Gatra Sosial Budaya

Sistem sosial budaya kita merupakan totalitas nilai, tata sosial, dan tata laku manusia Indonesia. Setiap manusia Indonesia dituntut mampu mewujudkan pandangan hidup dan falsafah negara Pancasila ke dalam semua segi kehidupan berbangsa dan bernegara ([https://id.wikipedia.org/wiki/Sistem sosial budaya Indonesia](https://id.wikipedia.org/wiki/Sistem_sosial_budaya_Indonesia) - cite note-Zainal-1). Asas yang melandasi pola pikir, pola tindak, fungsi, struktur, dan proses sistem sosial budaya Indonesia yang diimplementasikan haruslah merupakan perwujudan nilai-nilai Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945, transformasi serta pembinaan sistem sosial budaya harus tetap berkepribadian Indonesia.

Pada dasarnya, masyarakat sebagai suatu kesatuan telah lahir jauh sebelum lahirnya (secara formal) masyarakat Indonesia. Peristiwa Sumpah Pemuda antara lain merupakan bukti yang jelas. Peristiwa ini merupakan suatu konsensus nasional yang mampu membuat masyarakat Indonesia terintegrasi di atas gagasan Bhineka Tunggal Ika. Perasaan senasib sepenanggungan menjadi motor penggerak untuk bersatu. Semangat ini juga merupakan pengejawantahan dari nilai luhur bangsa Indonesia, yaitu gotong royong, yang mempunyai makna berat sama

dipikul, ringan sama dijinjing. Nilai luhur inilah yang harus selalu dipupuk. Dengan semangat gotong royong, kita diharapkan mampu mengelola negara dengan baik dan mengatasi segala permasalahan guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

Gatra Pertahanan Keamanan

Hakikat pertahanan negara adalah segala upaya pertahanan bersifat semesta, yang penyelenggaraannya didasarkan pada kesadaran atas hak dan kewajiban warga negara serta keyakinan pada kekuatan sendiri. Pertahanan negara dilakukan oleh pemerintah dan dipersiapkan secara dini dengan sistem pertahanan negara.

Di Indonesia, sistem pertahanan negara dalam menghadapi ancaman militer menempatkan Tentara Nasional Indonesia sebagai “komponen utama” dengan didukung oleh “komponen cadangan” dan “komponen pendukung”. Sistem Pertahanan Negara dalam menghadapi ancaman nonmiliter menempatkan lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan sebagai unsur utama, sesuai dengan bentuk dan sifat ancaman yang dihadapi dengan didukung oleh unsur-unsur lain dari kekuatan bangsa.

Geopolitik dan geostrategi yang tepat bagi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia bertumpu pada kekuatan maritim, sehingga TNI AL harus dijadikan titik sentral pertahanan negara. Sudah barang tentu TNI AL tidak akan berhasil tanpa keunggulan udara melalui TNI AU yang kuat. Bila upaya penangkalan dan pertahanan berlapis gagal, diperlukan TNI AD yang kuat sebagai komponen utama Sistem Pertahanan Pulau Besar.

Pembangunan kekuatan angkatan laut dan angkatan udara harus segera dilakukan, bukan saja untuk memenuhi kebutuhan pembangunan kekuatan pertahanan dan keamanan negara, namun juga untuk memenuhi kewajiban Indonesia sebagai negara kepulauan yang diatur dalam *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS 1982)*.

UNCLOS 1982 telah mengakui prinsip kesatuan wilayah bagi RI, yaitu bahwa laut di antara pulau adalah merupakan wilayah kedaulatan RI. Namun, di samping hak tersebut, Indonesia sebagai negara kepulauan dapat menetapkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) serta wajib menjamin lintas damai kapal asing, termasuk menjaga keamanan dan keselamatannya.

Pembangunan dan perkuatan pangkalan di wilayah perbatasan dan pulau terdepan harus diikuti penggelaran atau penempatan unsur TNI yang lebih berorientasi keluar (*outward looking*), serta untuk dapat menerapkan strategi penangkalan. Paling tidak, relokasi ini adalah untuk mengantisipasi tugas melindungi keselamatan dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Untuk itu, perlu diterapkan sistem pertahanan berlapis (*defence in depth*), menghadang lawan mulai dari medan pertahanan penyangga, paling tidak mulai dari Zona Ekonomi Eksklusif.

Strategi tersebut diharapkan mampu melindungi dan menyelamatkan kekayaan laut Indonesia dari ancaman negara lain. Selain itu, para nelayan dan para pelaku usaha di sektor kelautan juga merasa aman terlindungi dalam melakukan aktivitas. Mereka tentu tidak akan khawatir terjadi pembalakan oleh kapal-kapal asing yang beroperasi masuk ke perairan Indonesia. Dengan demikian, secara tidak langsung dapat menjamin keberlangsungan perekonomian secara aman dan nyaman guna mencapai kesejahteraan masyarakat.

IV.5. Peluang dan Kendala

Potensi laut Indonesia memberikan peluang kesejahteraan dan kemakmuran. Indonesia memiliki Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang terbentang seluas 2,4 juta kilometer persegi dengan berbagai potensi kekayaan alam yang siap dieksploitasi di dalamnya. Potensi ekonomi

tersebut menjanjikan bagi prospek pencapaian kinerja perekonomian yang mampu menyejahterakan rakyat.

Namun demikian, sebagai negara berkembang yang masih kekurangan kemampuan teknologi untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi kekayaan bawah laut, Indonesia harus membangun kerja sama lebih erat dengan negara-negara berteknologi maju untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber energi dasar laut.

Berbasis pada potensi dan tantangan yang dihadapi sebagai konsekuensi dari reorientasi kebijakan pembangunan menuju pengembangan perekonomian maritim, maka paradigma pembangunan pun harus digeser. Yakni prioritas pembangunan perekonomian harus berorientasi pada wilayah maritim yang terintegrasi dengan pembangunan wilayah darat. Paradigma ini menegaskan jaminan bahwa pembangunan maritim pada akhirnya akan membantu peningkatan efisiensi dan efektivitas pada aktivitas perekonomian yang berkembang di wilayah darat.

Proyeksi pengembangan perekonomian maritim harus benar-benar dilengkapi kalkulasi meyakinkan tentang prospek kontribusinya terhadap perekonomian dan kesejahteraan rakyat, sehingga mampu mencuri perhatian pengambil kebijakan. Dengan demikian pemerintah akan sungguh-sungguh memperhatikan potensi perekonomian maritim sebagai solusi atas upaya percepatan pengentasan kemiskinan dan pencapaian kesejahteraan rakyat.

Banyak sekali peluang kita sebagai negara maritim, diantaranya keindahan alam, keanekaragaman potensi hayati, sumber daya perikanan, konvensi hukum laut internasional, dan sebagainya. Di samping itu tantangan yang dihadapi oleh Indonesia juga tidak sedikit, termasuk pertahanan daerah kita yang bersifat terbuka karena terdiri dari wilayah perairan yang sangat luas serta posisi kita di persimpangan dunia, sehingga memungkinkan segala bentuk paham dan ideologi dunia dapat memasuki Indonesia.

Berdasarkan perkembangan lingkungan global, regional, dan nasional, dapat disimpulkan bahwa aspek-aspek tersebut menunjukkan pentingnya kebijakan strategis untuk mengelola sumber daya ke-

lautan Indonesia untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Adapun peluang dan kendala dalam mewujudkannya dapat diidentifikasi sebagai berikut:

Peluang

- 1) **Kondisi geografis**
Indonesia memiliki 17.504 pulau, sekitar 6.000 di antaranya tidak berpenghuni tetap, menyebar di sekitar khatulistiwa. Yang terpadat penduduknya adalah Pulau Jawa. Lebih dari setengah (65persen) populasi Indonesia tinggal di sana.
- 2) **Bonus demografis**
Dengan total populasi sekitar 250 juta penduduk, Indonesia adalah negara berpenduduk terpadat nomor empat di dunia. Kondisi demikian merupakan modal sumber daya yang sangat besar untuk pembangunan.
Jumlah usia angkatan kerja (15-64 tahun) pada 2020-2030 akan mencapai 70 persen, sedangkan sisanya, 30 persen, adalah penduduk yang tidak produktif (di bawah 15 tahun dan di atas 65 tahun). Dilihat dari jumlahnya, penduduk usia produktif mencapai sekitar 180 juta, sementara non-produktif hanya 60 juta.
Bonus demografi ini tentu akan membawa dampak sosio-ekonomi. Salah satunya menyebabkan angka ketergantungan penduduk, yaitu tingkat penduduk produktif yang menanggung penduduk nonproduktif (usia tua dan anak-anak) akan sangat rendah, diperkirakan mencapai 44 per 100 penduduk produktif.
- 3) **Potensi dan kekayaan sumber daya alam**
Sebagai negara tropis dengan ribuan pulau dan lautan luas, Indonesia mempunyai kekayaan alam yang sangat berlimpah. Banyak pulau yang masih belum dihuni hingga

di masa mendatang masih terbuka luas untuk dikembangkan dengan berbagai produk pertanian. Selain lahan yang masih luas, Indonesia juga memiliki laut yang luas (2/3 bagian) dan garis pantai yang sangat panjang. Laut di Indonesia dengan berbagai sumber dayanya belum dimanfaatkan secara maksimal oleh penduduk. Sebagian besar penduduk masih berorientasi ke darat. Padahal, potensi sumber daya laut, khususnya ikan, melimpah ruah. Garis pantai yang sangat panjang juga menjadi modal pengembangan budi daya perikanan.

- 4) Peluang pemasaran produk kelautan dan perikanan ke negara-negara lain dengan tingkat kebutuhan yang terus meningkat. Untuk produk perikanan pertumbuhan produksi perikanan secara global terus diupayakan mengejar laju pertumbuhan populasi penduduk. Pada tahun 2012, produksi perikanan tangkap dunia telah mencapai sekitar 91.3 juta ton dan produksi perikanan budi daya sekitar 90 juta ton. Indonesia berpeluang memasok kebutuhan ini.

Kendala

- 1) Pengaruh ekonomi global
Ketika globalisasi ekonomi terjadi, batas-batas suatu negara akan menjadi kabur. Keterkaitan antara ekonomi nasional dengan perekonomian internasional akan semakin erat. Globalisasi perekonomian di satu pihak akan membuka peluang pasar produk dari dalam negeri ke pasar internasional secara kompetitif, sebaliknya juga membuka peluang masuknya produk-produk global ke pasar domestik.
- 2) Ketertinggalan SDM
Pengembangan sumber daya manusia Indonesia adalah bagian dari proses dan tujuan dalam pembangunan na-

sional. Oleh karena itu, pikiran-pikiran pembangunan yang berkembang dewasa ini sangat dipengaruhi oleh kesadaran yang makin kuat akan tidak terhindarnya keikutsertaan bangsa Indonesia dalam proses global yang sedang berlangsung itu. Pembangunan bangsa yang maju dan mandiri, untuk mewujudkan kesejahteraan, mengharuskan dikembangkannya konsep pembangunan yang bertumpu pada manusia dan masyarakatnya. Maka untuk mencapai tujuan yang demikian, titik berat pembangunan diletakkan pada bidang ekonomi dengan kualitas sumber daya manusia.

3) Potensi konflik SARA

Indonesia terdiri dari beragam suku bangsa, agama, ras, dan golongan. Keanekaragaman ini memungkinkan timbulnya konflik di dalam. Konflik-konflik yang terjadi dalam masyarakat merupakan konsekuensi logis dari format atau corak sistem hubungan antara negara dengan masyarakatnya. Demikian juga format komunikasi sosial, politik, dan kebudayaan yang hadir biasanya merupakan derivasi dari format besar tersebut.

Konflik yang bertema agama dan etnis, secara umum dikenal sebagai konflik SARA. Konflik agama adalah konflik yang berakar persoalan pada perbedaan keyakinan ilahiah yang menjurus pada perang fisik. Manifestasinya bisa dikenali dari pembakaran tempat ibadah, pembunuhan antarpengikut agama, kerusuhan massal, perebutan pengikut, dan sejenisnya.

Konflik etnis yang berskala luas disebabkan oleh sentimen etnis dalam pengertian genetik dan biologis. Karena berbagai sebab seperti ketidakadilan ekonomi, sistem politik yang represif, dan dominasi birokrasi, timbullah kecemburuan yang merujuk pada sentimen etnis.

-
- ¹ Kompas. Ketegangan Bakal Meningkat, Rabu 6 Januari 2016
 - ² Kompas. Ketika Jalur Sutra Bertemu Poros Maritim. 8 Februari 2015
 - ³ Estiarty Haryani. Direktur Produktivitas dan Kewirausahaan Direktorat Produktivitas dan Kewirausahaan, Direktorat Jenderal Pembinaan Pelatihan dan Produktivitas, Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi. Produktivitas; Kebijakan dan Program. 2014
 - ⁴ Antara. Regulasi dan Informasi Tantangan Ekonomi Kelautan. Jumat 23 Mei 2014

Bab V

BAB V

MENGELOLA SUMBER DAYA KELAUTAN UNTUK KESEJAHTERAAN

Sebagai birokrat yang telah bekerja selama puluhan tahun tentu saja saya mendasarkan usulan mengenai kelautan Indonesia pada beberapa konsepsi dasar pengelolaan pemerintahan yaitu bagaimana negara memenuhi fungsinya atas pelayanan sosial warga negara untuk tujuan pembangunan nasional. Beberapa konsepsi dasar tersebut perlu disampaikan agar anjakan yang digunakan dalam memberikan usulan-usulan pengelolaan kelautan jelas asalnya.

V.1. Negara dan Pelayanan Sosial

Permasalahan kesejahteraan sosial yang berkembang dewasa ini menunjukkan masih ada warga negara yang belum terpenuhi hak atas kebutuhan dasarnya secara layak karena belum memperoleh pelayanan sosial dari negara. Akibatnya, masih ada warga negara yang mengalami hambatan pelaksanaan fungsi sosial, sehingga tidak dapat menjalani kehidupan secara layak dan bermartabat. Secara linier,

kondisi sejahtera terkait erat dengan tingkat pendapatan masyarakat. Aspek pemenuhan kebutuhan dasar menjadi salah satu kriteria utama dalam mengukur kesejahteraan masyarakat.

Aspek untuk menilai ukuran kesejahteraan sangat bervariasi, mulai dari parameter ekonomi seperti pendapatan (*income*), pengeluaran (*expenditure*), dan besaran inflasi sampai ke dimensi infrastruktur seperti kualitas jalan, air bersih, listrik dan sejumlah fasilitas umum lain seperti pelayanan kesehatan, sekolah dan akses pembiayaan. Perbedaan (*gap*) kesejahteraan akan menjadi ukuran keberhasilan pembangunan ekonomi di suatu negara.

Berbagai kebijakan telah dikembangkan pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan sosial masyarakat, khususnya nelayan. Pengalokasian anggaran untuk menunjang kebijaksanaan tersebut juga tidak sedikit. Akan tetapi, masyarakat nelayan masih merupakan masyarakat penyumbang angka kemiskinan cukup besar di Indonesia.

Beberapa faktor penyebab kurang berhasilnya program pemerintah tersebut diantaranya adalah penyusunan perencanaan program dan implementasinya masih bersifat sektoral dan pendekatan yang kurang partisipatif. Kita mengetahui bahwa masyarakat nelayan dengan segala keterbatasannya adalah masyarakat yang secara sosial budaya terus bergerak. Untuk itu kebijakan dan program pembangunan untuk masyarakat nelayan juga sebaiknya dilakukan dengan mengikuti dinamika tersebut. Artinya, selain perencanaan program partisipatif, juga akan terdapat perbedaan permasalahan dan kebutuhan antardaerah sesuai dengan perbedaan permasalahan dan kondisi sosial, budaya, dan sumber daya alam.

V.2. Pembangunan Nasional

Pembangunan nasional merupakan rangkaian kegiatan yang meliputi seluruh kehidupan masyarakat bangsa, dan negara untuk melaksanakan tugas sebagaimana yang diamanatkan dalam Undang-Undang Dasar 1945, yaitu “melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah

darah indonesia memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, serta melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial negara” (Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004).

Aspek fundamental di lapangan memperlihatkan pembangunan ekonomi bukan semata-mata proses ekonomi, tetapi suatu penjelmaan pula dari proses perubahan politik, sosial, dan budaya yang meliputi bangsa, di dalam kebulatannya. Pembangunan nasional merupakan cerminan kehendak terus menerus untuk meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia secara adil dan juga merata, serta mengembangkan kehidupan masyarakat dan penyelenggaraan negara yang maju dan demokratis berdasarkan Pancasila.

Keberhasilan pembangunan di bidang ekonomi tidak dapat dilihat terlepas dari keberhasilan pembangunan di bidang politik, mekanisme dan kelembagaan politik berdasarkan UUD 1945 yang telah berjalan. Pelaksanaan pemilu secara teratur juga sudah menunjukkan kemajuan perkembangan demokrasi. Pembangunan di berbagai bidang selama ini memberikan kepercayaan kepada bangsa Indonesia bahwa upaya pembangunan telah ditempuh, seperti yang diamanatkan oleh Pancasila dan UUD 1945.

V.3. Paradigma Nasional

Pancasila sebagai Landasan Idiil

Pancasila sebagai ideologi nasional berfungsi menggerakkan masyarakat untuk membangun bangsa dengan usaha-usaha yang meliputi semua bidang kehidupan. Pancasila tidak menentukan secara apriori sistem ekonomi dan politik, tetapi sistem apa pun yang dipilih harus mampu menyalurkan aspirasi utama tersebut. Sebagai ideologi nasional, Pancasila yang pada dasarnya menampilkan nilai-nilai universal, menunjukkan wawasan yang integral-integratif dan sebagai ideologi modern mampu memberikan gairah dan semangat yang tinggi.

Pancasila sebagai ideologi terbuka dalam era global, dengan

kandungan nilai-nilai universalnya, menunjukkan wawasan yang integral-integratif dan sebagai ideologi modern yang mampu menyesuaikan perkembangan lingkungan strategis, dengan tetap menjunjung tinggi harkat dan martabat manusia untuk kepentingan bersama. Pancasila sebagai alat pemersatu bangsa dan alat penyaring nilai-nilai perubahan peradaban yang dinamis yang tidak sesuai dengan budaya bangsa dan tersedia pula celah untuk dapat menyerap nilai-nilai baru sepanjang nilai-nilai tersebut tidak bertentangan dengan nilai-nilai dasar Pancasila.

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945

UUD NRI 1945 merupakan Landasan Konstitusional NKRI. Nilai-nilai dasar Pancasila yang terkandung dalam Pembukaan UUD 1945 menjadi parameter bagi pasal-pasal UUD 1945 yang telah disesuaikan dengan perkembangan lingkungan. Pancasila sebagai Dasar Negara, seperti tersurat dalam Pembukaan UUD NRI 1945 pada hakikatnya merupakan nilai-nilai instrinsik Pancasila. UUD NRI merupakan sumber hukum nasional yang mengembangkan nilai keseimbangan, keserasian, dan keselarasan serta persatuan dan kesatuan bangsa untuk menjaga tetap tegak utuhnya NKRI.

Wawasan Nusantara

Wawasan Nusantara merupakan Landasan Visional bangsa Indonesia. Wasantara adalah suatu wawasan yang bersifat nasional, yang dijadikan sebagai landasan konsepsional dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara, yang saat ini dijadikan sebagai landasan visional, yang tersusun secara hierarki dalam paradigma nasional. Landasan visional Wasantara merupakan suatu landasan dalam menerjemahkan “cara pandang” bangsa Indonesia yang dibentuk dalam dua dimensi pemikiran, yaitu dimensi pemikiran realita (kewilayahan) dan dimensi pemikiran fenomena (pemanfaatan). Suatu pemikiran dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara selalu mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa serta kesatuan

wilayah, yang diorientasikan pada “perwujudan kepulauan Nusantara sebagai satu kesatuan”.

Ketahanan Nasional

Ketahanan Nasional sebagai Landasan Konsepsional Ketahanan Nasional Indonesia (Tannas) sebagai konsepsi merupakan suatu konsep pengembangan kekuatan nasional melalui pengaturan dan penyelenggaraan kesejahteraan dan keamanan yang seimbang, serasi, dan selaras dalam seluruh aspek kehidupan masyarakat secara utuh dan menyeluruh serta terpadu yang berlandaskan Pancasila, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan Wawasan Nusantara.

Dengan kata lain, konsepsi Tannas merupakan pedoman untuk meningkatkan keuletan dan ketangguhan bangsa yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional dengan pendekatan kesejahteraan dan keamanan. Kesejahteraan dapat digambarkan sebagai kemampuan bangsa dalam menumbuhkan dan mengembangkan nilai-nilai nasional demi mengoptimalkan kemakmuran yang adil dan merata secara rohaniah dan jasmaniah. Sementara itu, keamanan adalah kemampuan bangsa untuk melindungi nilai-nilai nasionalnya terhadap ancaman dari dalam dan luar negeri.

Peraturan-Peraturan

Mendasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014, penyelenggaraan kelautan bertujuan untuk: a) menegaskan Indonesia sebagai negara kepulauan berciri Nusantara dan maritim; b) mendayagunakan sumber daya kelautan dan/ atau kegiatan di wilayah laut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan hukum laut internasional demi tercapainya kemakmuran bangsa dan negara; c) mewujudkan laut yang lestari serta aman sebagai ruang hidup dan ruang juang bangsa Indonesia; d) memanfaatkan sumber daya kelautan secara berkelanjutan untuk sebesar-besarnya kesejahteraan bagi generasi sekarang tanpa mengorbankan kepentingan generasi mendatang; e) memajukan budaya dan pengetahuan kelautan bagi

masyarakat; f) mengembangkan sumber daya manusia di bidang kelautan yang profesional, beretika, berdedikasi, dan mampu mengedepankan kepentingan nasional dalam mendukung pembangunan kelautan secara optimal dan terpadu; g) memberikan kepastian hukum dan manfaat bagi seluruh masyarakat sebagai negara kepulauan; dan h) mengembangkan peran Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam percaturan kelautan global sesuai dengan hukum laut internasional untuk kepentingan bangsa dan negara.

UU Kesejahteraan Sosial

Kesejahteraan adalah kondisi agregat dari kepuasan individu-individu, menurut Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009, kesejahteraan sosial didefinisikan sebagai kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya.

Kesejahteraan dan keamanan dapat dibedakan, namun tidak dapat dipisahkan dan merupakan kebutuhan manusia yang mendasar dan esensial. Dengan demikian, kesejahteraan dan keamanan merupakan nilai intrinsik yang ada pada sistem kehidupan nasional. Kesejahteraan dan keamanan harus selalu ada dan berdampingan dalam kondisi apapun dalam kehidupan nasional. Tingkat kesejahteraan dan keamanan nasional yang dicapai merupakan salah satu tolak ukur Ketahanan Nasional itu sendiri.

UU Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

Mendasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 ini, pembangunan nasional diselenggarakan berdasarkan demokrasi dengan prinsip-prinsip kebersamaan, berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, serta kemandirian dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan nasional.

UU tentang Perikanan

Mendasarkan undang-undang tersebut bahwa perairan yang ber-

ada dalam kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia serta laut lepas mengandung sumber daya ikan yang potensial dan sebagai lahan pembudidayaan ikan, dengan memperhatikan daya dukung yang ada dan kelestariannya untuk dimanfaatkan sebesar-besarnya bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia. Setelah diamati lebih jauh, pemanfaatan sumber daya ikan selama ini belum memberikan peningkatan taraf hidup yang berkelanjutan dan berkeadilan melalui pengelolaan perikanan, pengawasan, dan sistem penegakan hukum yang optimal.

V.4. Pengelolaan yang Diharapkan

Berdasarkan pembahasan dan analisis pada pengelolaan sumber daya kelautan saat ini, dan perkembangan lingkungan strategis yang menyimpulkan berbagai peluang dan kendala, maka pengelolaan sumber daya kelautan yang diharapkan adalah pemanfaatan potensi laut secara maksimal untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Seperti apa yang pernah berulang kali dikatakan oleh Presiden Soekarno agar kita kembali menjadi bangsa pelaut kembali. Berulang kali pidato Bung Karno berusaha menyadarkan kita sebagai bangsa untuk memperhatikan sektor kelautan negeri kita ini. Menyadarkan bahwa pemanfaatan, pengelolaan, dan pemberdayaan sumber daya kelautan harus dilakukan secara arif dan bijaksana agar bangsa Indonesia mampu berdiri sendiri dan berani menjawab tantangan.

Di sisi lain, persoalan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut masih menjadi permasalahan di Indonesia sejak dahulu. Sejak akhir 2013, Indonesia belum mampu menunjukkan eksistensinya dalam sistem penyelenggaraan pemerintahan di laut secara efektif dan efisien, karena penyelenggaraan keamanan laut sampai saat ini belum sesuai dengan yang diharapkan dan belum efisien karena sumber daya untuk mencapai tujuan dinilai tidak sebanding dengan hasil yang dicapai.

Mengacu pada estimasi yang dibuat oleh Menteri Kelautan dan

Perikanan, Sharif Cicip Soetardjo, bahwa pada tahun 2014 nilai potensi laut Indonesia 171 miliar dollar AS dan produk domestik bruto tahun itu sebesar 888,5 miliar dollar AS, jika pemanfaatan potensinya bisa tergarap 50 persen atau sekitar 85,5 miliar dollar AS maka kontribusi sektor kelautan terhadap PDB mencapai 9 persen.¹

Namun besarnya potensi yang ada di sektor kelautan, ternyata belum diimbangi dengan kontribusinya terhadap pendapatan negara dari PNBP (Pendapatan Negara Bukan Pajak). Total target PNBP dari tahun 2005-2013 ditetapkan tak pernah lebih dari Rp 300 miliar, namun realisasinya tidak pernah melebihi Rp 150 miliar. Terjadinya penurunan perahu motor temple yang beroperasi diduga menjadi penyebab belum tercapainya PNBP perikanan. Karena itu, sepatutnya Kementerian Kelautan dan Perikanan menata implementasi kebijakannya untuk mendorong peningkatan PNBP sektor perikanan dan kelautan.

V.5. Membangun Sinergi Pengelolaan

Kondisi di lapangan menunjukkan keberlimpahan potensi sumber kekayaan alam di laut. Sebagai implementasi UU No. 22/1999 (telah direvisi menjadi UU 32/2004 dan terakhir dengan UU 23/2014) tentang Pemerintahan Daerah, maka sinergi pengelolaan sumber kekayaan alam di laut terhadap pembangunan daerah akan membawa dua konsekuensi penting, yaitu: pertama, bagaimanapun juga daerah dituntut mampu mengidentifikasi potensi dan nilai ekonomi sumber daya kelautan, agar tersedia data akurat tentang potensi sumber kekayaan laut di wilayah laut kewenangannya; kedua, daerah juga dituntut secara cepat dapat mengikuti prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan (sustainable development). Dalam hal ini, desentralisasi kewenangan ini berarti memberikan peluang diangkatnya kembali nilai-nilai kearifan lokal yang dianut masyarakat daerah dalam mengelola sumber daya alam di laut.

Dalam upaya meningkatkan sinergi pengelolaan sumber kekay-

aan alam ini telah diidentifikasi berbagai kendala yang dihadapi, yaitu kesenjangan antara kondisi sinergi faktual saat ini dengan kondisi ideal yang diharapkan.

Kendala-kendala/ permasalahan tersebut adalah:

1. Masih terbatasnya kemampuan sumber daya manusia dan penguasaan iptek kelautan, menyebabkan ketergantungan iptek pada negara lain serta keterbatasan sarana dan prasarana penunjang.
2. Masih lemahnya penguasaan iptek kelautan dalam pengelolaan lingkungan laut, dikalahkan oleh kuatnya pengaruh isu lingkungan yang berlebihan, sehingga menghambat iklim investasi komoditi kelautan.
3. Terbatasnya data dan informasi kelautan dalam format standar Geographic Information System (GIS), terutama data potensi rinci sebagai tumpuan dalam mengembangkan dan merencanakan pengelolaan pemanfaatan sumber kekayaan alam di laut.
4. Sektor kelautan dirasakan masih sebagai sektor pinggiran (peripheral sector), sehingga belum mendapat prioritas yang proporsional dalam pembangunan daerah dan pembangunan nasional.
5. Luasnya perairan Indonesia (3,2 juta km²) di samping merupakan wilayah yang berpotensi kekayaan alam juga merupakan kelemahan dalam "span of control" bidang komunikasi, transportasi, dan pengendalian sistem pemerintahan yang rawan terhadap berbagai ancaman, tantangan, hambatan, dan gangguan (ATHG).

Di sisi lain, pengaruh perkembangan lingkungan strategis terutama global, regional, dan nasional telah membawa konsekuensi tersendiri terhadap kebijaksanaan peningkatan sinergi pengelolaan sumber kekayaan alam di laut. Dampak globalisasi yang paling kuat adalah munculnya ketidakpastian (*uncertainty*), kompleksitas (*com-*

plexity), dan kompetisi (*competition*). Globalisasi, di samping memberikan dampak negatif juga membuka peluang jika dimanfaatkan sebagai kesempatan untuk meningkatkan daya saing bangsa.

Pergeseran kekuatan politik dunia dari bipolar menjadi multi-polar pascaperang dingin telah berdampak pada situasi yang berubah sangat cepat dan sulit diprediksi. Terjadinya krisis moneter pada 1997 berdampak luas terhadap solidaritas negara-negara di Asia Tenggara (ASEAN), karena masing-masing negara anggota lebih mencurahkan perhatian serta upaya penanggulangan untuk mengatasi krisis di dalam negeri masing-masing.

Perkembangan lingkungan strategis di dalam negeri merupakan indikator mulai bangkitnya semangat dan tekad daerah untuk membangun daerahnya sesuai amanat Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Mengacu pada data faktual dan aktual baik pengelolaan sumber kekayaan alam hayati ataupun nonhayati, sumber daya yang terpulihkan ataupun yang tidak terpulihkan, maka kondisi sinergi pengelolaan sumber kekayaan alam di laut yang diharapkan adalah terwujudnya visi pembangunan kelautan yang mengedepankan pembangunan ekonomi secara berkelanjutan. Secara keseluruhan kondisi sinergi pengelolaan yang diharapkan adalah sebagai berikut:

- a. **Terwujudnya sinergi antar pemerintah pusat dan daerah yang berbasis kesetaraan.** Tingkat sinergi pengelolaan yang diharapkan adalah kerja sama saling menunjang sesuai dengan peran dan fungsinya. Tumpang tindih kewenangan yang menjadi kendala dalam optimalisasi pengelolaan diselesaikan berdasarkan aturan yang berlaku, namun dalam koridor persatuan dan kesatuan NKRI. Dalam hal ini konsep kesetaraan dalam pengelolaan dan pemanfaatan sumber kekayaan alam di laut diharapkan akan membangkitkan semangat kebersamaan. Kebijakan daerah yang dikeluarkan untuk tujuan pengaturan agar lebih memberikan "*win-win solution*" tidak boleh ber-

tentang dengan isi kontrak yang sudah ditanda tangani bersama. Hal ini untuk menghindari adanya tuntutan arbitrase akibat perselisihan pelanggaran kontrak.

- b. **Tercapainya sinergi antarpenerapan teknologi yang bertumpu pada kekuatan bangsa sendiri.** Sinergi penerapan teknologi oleh masing-masing sektor merupakan salah satu kunci keberhasilan pembangunan, karena keterpaduan dalam penerapan teknologi pengelolaan akan menghasilkan luaran yang jauh berlipat ganda dibandingkan jika dilaksanakan secara sendiri-sendiri. Keterpaduan penerapan teknologi ini merupakan cerminan tingkat kerja sama ilmiah yang berkualitas akademis. Kondisi yang diharapkan adalah sinergi penerapan teknologi yang menyebabkan lepasnya ketergantungan yang tinggi kepada negara lain. Penyeragaman penerapan teknologi diharapkan mengurangi ketergantungan masing-masing sektor terhadap teknologi asing, dengan menggunakan kekuatan teknologi bangsa sendiri diharapkan akan terjadi saling keterikatan antarpengguna teknologi, sehingga akan memperkuat sinergi pengelola. Selain itu, penggunaan teknologi yang tidak seragam menyebabkan ketergantungan teknologi asing baik software maupun hardware, termasuk spare part. Walaupun kondisi penguasaan teknologi pengelolaan sumber kekayaan laut masih belum memadai, tetapi upaya-upaya untuk menerapkannya telah mulai dirintis dan dilaksanakan. Dengan demikian, diharapkan sinergi penerapan teknologi dalam mengelola sumber kekayaan alam di laut ini akan menjadi pengikat sinergitas untuk kerja sama lintas sektoral lainnya.
- c. **Meningkatnya sinergi antarsektor pembangunan terkait yang berbasis pada pembangunan berkelanjutan.** Peningkatan sinergi lintas sektor pembangunan dalam penge-

lolaan sumber kekayaan laut terutama yang terkait, kompeten, dan mempunyai kepentingan merupakan harapan yang harus diwujudkan bersama. Kelemahan masa lalu, masing-masing sektor pembangunan melaksanakan pengelolaan sumber kekayaan alam di laut hanya bertumpu pada kepentingan sektornya saja akan segera dihapuskan dan digantikan dengan konsepsi sinergi lintas sektor pembangunan yang saling terikat, terintegrasi, dan saling menunjang. Diharapkan, sinergi lintas sektoral ini menghasilkan hasil luaran yang berlipat ganda. Konsepsi "one data for all" merupakan upaya untuk memangkas biaya inventarisasi data kelautan, sehingga dapat digunakan secara bersama-sama. Untuk mewujudkan peningkatan sinergi pengelolaan sumber kekayaan alam di laut ini, perlu wacana yang dapat menampung berbagai kepentingan. Dengan demikian, kekuatan pengelola sumber daya kelautan ini akan terpetakan secara rinci, sehingga lebih mudah dalam menyusun prioritas perencanaan pengelolaan yang diarahkan pada konsep pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*).

- d. **Terjalinnnya sinergi antar-stakeholder pengelola SKL yang berbasis saling menguntungkan.** Sinergi antar stakeholder yang bergerak dalam pengelolaan sumber kekayaan laut ini meliputi investor (pengusaha), pemerintah, dan masyarakat yang secara langsung menjadi pelaku pengelolaan. Kondisi sinergi antar-stakeholder pengelola yang diharapkan adalah terwujudnya sinergi antar-stakeholder dalam suatu ikatan kerja sama yang saling menguntungkan dengan konsepsi yang jelas, sistematis, dan terencana. Dengan demikian, konsepsi kemitraan saling menguntungkan dapat diterapkan secara menyeluruh, sehingga kegiatan masing-masing stakeholder ini lebih berorientasi pada kepentingan bersama dan

saling menunjang dalam wadah konsorsium yang sehat dan dinamis, serta mengikutsertakan seluruh masyarakat kelautan, termasuk organisasi profesi seperti Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI) dan sebagainya.

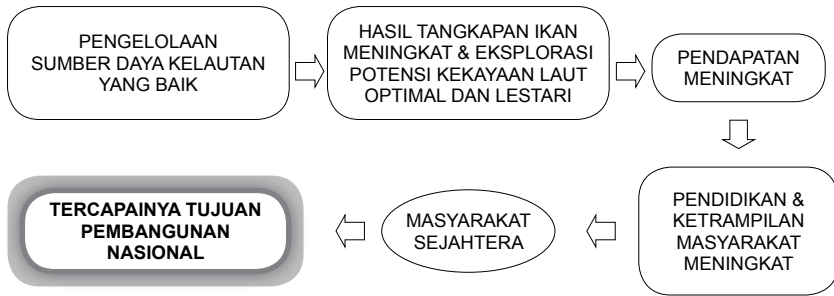
Kepentingan masyarakat di daerah lebih diprioritaskan dan diarahkan agar memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya, sehingga meningkatnya kesejahteraan akan menumbuhkan kepercayaan masyarakat terhadap stakeholder sebagai bagian dari masyarakat. Konsep sinergi antar-stakeholder ini akan memberikan manfaat besar bagi para stakeholder, dan masyarakat akan mendapatkan manfaat atas kegiatan yang dilaksanakan baik secara langsung melalui keterlibatan dalam kegiatan pengelolaan ataupun secara tidak langsung melalui hasil-hasil pembangunan di daerah.

Terbinanya sinergi antarpengelolaan wilayah garapan/wilayah kerja yang berwawasan lingkungan. Sinergi pengelolaan wilayah garapan sumber kekayaan alam di laut masih menjadi persoalan berkepanjangan, karena melibatkan wilayah perairan yang relatif sangat luas dan sulit dikadasterkan (dipilah-pilah sebagai peta tematik). Sebagai contoh wilayah pengelolaan perikanan tangkap (9 wilayah kadaster) atau wilayah garapan hayati terutama ikan tangkap memperlihatkan wilayah yang selalu tumpang tindih, karena dinamisnya pergerakan ikan-ikan tangkap tersebut. Hal ini terjadi karena wilayah penangkapan ikan ini biasanya dinamis, tergantung dari posisi kelompok ikan yang menjadi sasaran penangkapan. Dengan demikian, penangkapan ikan secara operasional tidak dapat dibatasi oleh batas wilayah garapan karena merupakan sumber kekayaan alam yang dinamis. Sebaliknya, wilayah kerja pengelolaan seperti pasir timah, kromit, “mineral hidrotermal” atau “gas biogenik” di dasar laut

- dibatasi oleh wilayah kerja yang statis dan menetap.
- e. **Sinergi pengelolaan wilayah garapan menyangkut wilayah andalan**, yaitu yang mempunyai potensi sumber kekayaan alam nonhayati seperti migas dan sumber daya mineral dasar laut juga tidak terlepas dari batas wilayah garapan/ wilayah kerja, namun karena sifat keberadaan potensi nonhayati ini statis, maka dapat secara tegas dipetakan batas-batasnya pada peta wilayah kerja. Namun demikian, dalam kegiatan pengelolaan sumber kekayaan alam di laut ini harus selalu memelihara pelestarian lingkungan laut. Wilayah konservasi yang merupakan wilayah garapan yang terlarang untuk dimanfaatkan dan wilayah pengelolaan tradisional yang dikelola oleh penduduk setempat secara tradisional, diharapkan mempunyai kebijaksanaan tersendiri, karena pemanfaatannya terbatas pada kebutuhan hidup sehari-hari, sehingga harus mendapat prioritas tersendiri.

V.6. Kontribusi untuk Kesejahteraan

Berdasar uraian di atas, dapat dirumuskan hubungan antarvariabel yang saling mempengaruhi, yaitu pengelolaan sumber daya kelautan yang dilandasi dengan kemauan untuk mengelola secara optimal dan mandiri dapat meningkatkan hasil tangkapan ikan dan eksplorasi sumber kekayaan laut lainnya. Pendapatan masyarakat pun akan meningkat, dan dengan demikian memacu masyarakat menjadi lebih berkualitas. Kondisi itu dicapai melalui peningkatan taraf pendidikan untuk menjadikan masyarakat lebih sejahtera dan makmur, yang pada akhirnya akan menyukseskan pencapaian cita-cita dan tujuan pembangunan nasional.



Gambar 5.1. Konsep Sinergitas Pengelolaan Sumber Daya Kelautan & Perikanan

Dengan demikian, sinergi pengelolaan sumber kekayaan alam di laut ini diharapkan bakal menghasilkan kontribusi yang signifikan, terutama memberi peran yang lebih leluasa kepada pemerintah daerah dan stakeholder dalam memanfaatkan sumber kekayaan alam di laut dengan tetap memperhatikan konsep pembangunan berkelanjutan dan pelestarian lingkungan hidup.

Nuansa konsepsi sinergi antarpengelola sumber kekayaan alam di laut ini lebih ditekankan pada peran pemerintah sebagai regulator dan fasilitator untuk memprakarsai peningkatan kerja sama antarberbagai komponen pengelola sumber kekayaan alam di laut terutama antara pemerintah pusat dan daerah, lembaga-lembaga yang kompeten, stakeholder, dan masyarakat kelautan. Dalam implementasinya, tentu diperlukan berbagai regulasi sebagai payung hukum, sehingga sinergi dapat dilaksanakan tanpa hambatan legitimasi.

V.7. Pengelolaan dan Kesejahteraan

Fakta menunjukkan, hampir 90 persen kegiatan penangkapan ikan di Indonesia saat ini didominasi oleh perikanan skala kecil. Ketergantungan yang besar nelayan skala kecil terhadap sumber daya ikan menyebabkan nelayan akan selalu melakukan perubahan strategi penangkapan ikan dalam menghadapi setiap perubahan yang mengganggu

hasil tangkapannya.

Peningkatan kompetisi dalam kondisi ketiadaan manajemen yang memadai, diyakini telah meningkatkan penurunan sumber daya, pengrusakan ekosistem dan habitat ikan serta penurunan pendapatan. Maka perlu diubah strategi dan mindset pemberdayaan sektor kelautan, khususnya perikanan dengan mendorong peralihan sebagian dari praktik perikanan tradisional secara proporsional ke perikanan perairan laut dalam skala menengah berbasis teknologi yang canggih, sehingga pengelolaan sumber kelautan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Peningkatan sarana prasarana penunjang juga perlu distimulasi oleh pemerintah. Sebagai contoh, untuk mendorong hasil tangkapan ikan secara maksimal dan mampu mencapai radius yang jauh di tengah laut, pemerintah dapat memberikan bantuan berupa pengadaan kapal dengan kapasitas gross ton yang lebih besar kepada sebagian kelompok nelayan yang awalnya adalah nelayan tradisional, dibarengi dengan peningkatan SDM melalui pembinaan dan pendampingan sampai mereka mampu menjalankan usahanya. Pengoperasian armada dengan tonase yang lebih besar juga perlu didukung dengan memberikan kemudahan dalam perizinan.

Pengelolaan sektor kelautan pada dasarnya sangat potensial untuk menjadi prime mover perekonomian Indonesia, mengingat sektor-sektor lain di darat telah mengalami kejenuhan. Apabila sektor pemberdayaan kelautan berhasil dengan baik, maka akan memberikan kontribusi yang sangat besar bagi perekonomian negara.

Yang terkait dengan kebijakan pengembangan pengelolaan kelautan saat ini adalah kondisi usaha perikanan tangkap, kondisi sumber daya ikan, pemberdayaan rumput laut dan potensi kelautan lainnya, serta faktor internal dan eksternal yang melingkupi kegiatan pemberdayaan kelautan. Usaha pengelolaan sumber daya kelautan yang tepat adalah usaha pengelolaan laut terpadu, yaitu pengelolaan kekayaan laut yang sekurang-kurangnya disertai dengan kegiatan pengolahan. Hal ini untuk memberikan nilai tambah produk dan meningkatkan har-

ga jual, sehingga dapat meningkatkan keuntungan.

Salah satu contoh adalah sektor industri perikanan. Tingginya nilai produk perikanan secara tidak langsung akan dapat “menghemat” sumber daya ikan, dan selanjutnya mengurangi tekanan penangkapan terhadap sumber daya. Industri perikanan yang berkembang di Indonesia dapat dikelompokkan dalam industri perikanan skala kecil, menengah, dan besar. Juga masih perlu reorientasi manajemen pada perikanan skala kecil. Dengan demikian pengelolaan sumber daya kelautan akan memberikan kontribusi positif dan berefek langsung terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat.

V.8. Kontribusi terhadap Pembangunan Nasional

Kesejahteraan masyarakat merupakan tujuan utama pembangunan. Dalam setiap implementasi kebijakan, pemerintah selalu menjadikan kesejahteraan sebagai tujuan. Salah satu kebijakan pusat yang diharapkan dapat member kesempatan bagi masyarakat daerah dalam mencapai kesejahteraan bersama adalah dengan optimalisasi seluruh potensi kekayaan alam yang ada, tentu termasuk potensi kelautan.

UU Pemerintahan Daerah memberikan napas baru bagi upaya membangun keterlibatan masyarakat di daerah, juga meningkatkan potensi daerah untuk kepentingan masyarakat. Peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat menjadi kata kunci pelaksanaan pembangunan di daerah. Suksesnya pembangunan di berbagai daerah akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan hal ini akan berimplikasi terhadap suksesnya pembangunan nasional.

Indikator Peningkatan Kesejahteraan

Untuk mengukur keberhasilan pengelolaan sumber daya kelautan guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat dalam rangka pembangunan nasional, dapat dilihat dengan indikator keberhasilan yang mendukung tercapainya pengelolaan sumber daya kelautan yang diharapkan sebagai berikut:

1. **Tersedianya sarana dan prasarana pendukung.** Untuk mengelola sumber daya kelautan Indonesia secara optimal dibutuhkan sarana dan prasarana. Ketersediaan sarana dan prasarana pendukung dalam pengelolaan kelautan sangat mutlak diperlukan untuk mewujudkan kemandirian bangsa. Kebutuhan minimal para nelayan untuk dapat mengeksplorasi potensi kelautan, terutama perairan lepas pantai adalah minimal 30 gross ton (GT). Jadi untuk memacu produktivitas nelayan pemerintah perlu memberikan bantuan sedikitnya 10.000 kapal dengan tonase minimal 30 GT kepada seluruh kelompok nelayan di Indonesia. Diharapkan volume mobilitas perairan Indonesia akan diramaikan oleh nelayan domestik, bukan nelayan asing yang merupakan pencuri ikan di wilayah Indonesia.

Harus diakui, teknologi perikanan di Indonesia masih memiliki daya kompetitif yang rendah. Indonesia masih kalah dalam teknologi budidaya ikan dengan Thailand walaupun sebenarnya kondisi alam Indonesia relative lebih mendukung untuk usaha budidaya, baik budidaya air tawar, payau maupun air laut.

Di negara sub tropis, alam seringkali menjadi kendala. Pada musim dingin, kegiatan budidaya tidak berjalan dengan optimal karena pertumbuhan ikan melambat. Sedangkan pada musim panas, budidaya laut mengalami ancaman badai, sehingga beberapa negara maju di daerah sub tropis harus mengembangkan teknologi karamba yang dapat dinaikan ke permukaan dan diturunkan ke dalam perairan tergantung cuaca. Pada usaha budidaya kolan, beberapa negara sub tropis harus menggunakan teknologi rumah kaca untuk menstabilkan suhu, baik pada saat musim dingin maupun musim panas. Terbukti,

kondisi alam Indonesia jauh lebih menguntungkan untuk usaha budidaya ikan.

Namun, Indonesia masih lemah dalam pengembangan kualitas induk, kualitas benih, teknologi produksi intensif yang efisien dan teknologi pengatruan kualitas air. Jumlah ikan yang berhasil dibudidayakan di Indonesia juga masih relatif sedikit dibandingkan ketersediaan spesies ikan ekonomis penting yang melimpah di Indonesia (lebih dari 4000 spesies), sehingga Ketergantungan terhadap perikanan tangkap masih sangat tinggi.

Dalam perikanan tangkap, usaha perikanan tangkap Indonesia yang beroperasi di samudra masih relatif sedikit. Usaha perikanan tangkap Indonesia masih didominasi perikanan artisanal, dimana sebagian besar sumberdaya ikan pesisir di Indonesia telah berada dalam kondisi *fully exploited* dan *over exploited*. Penanganan ikan diatas kapal juga masih perlu diperbaiki. Masih ada nelayan yang mengejar produksi sebanyak-banyaknya dengan mengisi palka secara berlebihan, namun justru kualitas ikan menjadi turun dan harga jualnya menjadi tidak optimal. Bahkan masih dijumpai kasus pemakaian formalin untuk mengawetkan ikan.

Terkait dengan pengembangan alat tangkap, perlu diupayakan pengembangan alat tangkap yang selektif, dimana ikan tertangkap merupakan ikan yang layak konsumsi dan diperkirakan telah melakukan reproduksi, misalnya untuk rajungan sebaiknya ukuran panjang karapas minimal tertangkap 11 cm. teknologi penangkapan juga perlu mengupayakan cara menghindari bycatch berupa hewan yang dilindungi misalnya penyu.

Terkait dengan pengolahan ikan, perlu dikembangkan tekonologi pengolahan ikan yang menjamin terjadinya rantai dingin dan bisa diaplikasikan kepada para pelaku

usaha perikanan. Faktor higienis dan sanitasi juga harus mendapatkan perhatian. Kalau kita jumpai bau ikan busuk yang menyengat. Hal itu menunjukkan bahwa pelabuhan perikanan maupun TPI di berbagai daerah Indonesia telah menjadi “sarang mikroba” yang dapat menurunkan kualitas ikan.

Untuk meningkatkan nilai tambah dan daya saing, makan diversifikasi produk perlu dilakukan. Dengan pengolahan ikan yang memadai, maka daya awet ikan akan lebih lama dan nilai jualnya juga meningkat. Berbagai upaya diversifikasi produk perlu terus ditingkatkan, seperti abon ikan, nugget ikan, dendeng ikan, roti ikan, minyak ikan, kerupuk tulang ikan, kerupuk kulit ikan, pengasapan ikan dengan asap cair, chitosan, tepung spirulina, dsb. Sebagai gambaran, pasar produk bioteknologi kelautan dunia diperkirakan dapat mencapai 4,6 miliar dollar AS pada tahun 2017, atau sekitar Rp 46 triliun dengan asumsi 1 dollar AS setara dengan Rp. 10.000 (Global Industry Analysts, 2013). Tentu saja hal itu menjadi peluang besar bagi Indonesia dan kita harusnya mampu mengoptimalkan peluar tersebut.

Selama ini, Amerika Serikat masih mendominasi sebagai produsen terbesar produk bioteknologi kelautan di dunia, namun Indonesia masih terpuruk karena kualitas SDM yang kurang kompetitif dan penguasaan teknologi yang masih belum optimal.

2. **Pengembangan prasarana.** Prasarana lain yang perlu dibangun adalah pelabuhan-pelabuhan pendaratan ikan, dilengkapi dengan pengolahan yang tersebar di titik strategis pantai produktif di seluruh Indonesia. Hal ini dimaksudkan untuk mengurangi risiko ikan yang cepat busuk, karena tidak segera diolah dan ditangani di tempat

terdekat. Jika diperlukan dapat disediakan kapal induk kontainer untuk mengangkut hasil-hasil nelayan di laut lepas sekaligus diolah/ *packing* di dalam kapal yang selanjutnya siap diekspor ke luar negeri.

Infrastruktur merupakan faktor kunci agar usaha perikanan dapat dilakukan secara efektif dan efisien. Infrastruktur yang dimaksud diantaranya meliputi pelabuhan perikanan, tempat pelelangan ikan (TPI), pasar ikan, saluran irigasi untuk kolam dan tambak, unit pengolahan ikan (UPI), jalan, jembatan, energi, komunikasi, bandara udara, pelabuhan umum, dsb. Kondisi jalan pantai utara Jawa yang buruk terbukti telah menyebabkan kemacetan di beberapa titik. Kondisi demikian banyak dikeluhkan oleh pelaku usaha. Apalagi kondisi infrastruktur di luar Jawa kurang berkembang, padahal memiliki potensi sumber daya alam yang besar.

Terkait dengan transportasi, semestinya pemerintah mendorong pemakaian kereta. Transportasi barang Jakarta-Surabaya akan lebih efisien menggunakan kereta *double track* daripada menggunakan truck. Selain lebih hemat, juga lebih cepat sampai tujuan, dan tidak menyebabkan kemacetan jalan. Oleh karena itu, jalur kereta api semestinya dikembangkan agar sentral produksi perikanan ke pelabuhan maupun bandara udara perlu disediakan dengan memadai untuk mendukung proses transportasi dan perdagangan produk perikanan. Sebagai contoh, beberapa TPI di Propinsi Jawa Tengah belum didukung oleh infrastruktur jalan yang lebar dan halus. Kondisi demikian tentu menjadi salah satu kendala dalam pemasaran ikan hasil tangkapan.

Infrastruktur energi juga perlu dikembangkan. Untuk infrastruktur penyediaan solar bagi nelayan di Pulau Jawa relatif sudah tersebar di beberapa daerah pesisir

yang menjadi sentra nelayan. Namun, untuk luar Jawa kondisinya masih sangat memprihatinkan. Infrastruktur listrik juga masih perlu dikembangkan dan diperbaiki. Industri pengolahan hasil perikanan banyak yang mengandalkan listrik dari PLN (perusahaan listrik negara) sebagai sumber energinya. Listrik yang sering mengalami pemadaman menjadi kerugian bagi industri pengolahan hasil perikanan, yaitu terkait kerugian waktu produksi maupun resiko kerusakan peralatan kerja karena suplai listrik yang kurang stabil.²

3. **Meningkatnya kemampuan SDM pengelola kelautan.** Kondisi nelayan saat ini sangat dilematis. Dengan sumber daya alam laut yang luar biasa, nasib nelayan seakan-akan jalan di tempat. Adalah hal yang rasional apabila nelayan hidup dalam kesejahteraan. Namun kenyataannya, sebagian besar masih merupakan masyarakat tertinggal dibandingkan dengan komunitas masyarakat lain. Nelayan sering disebut sebagai masyarakat termiskin dari kelompok masyarakat lainnya (*the poorest of the poor*). Salah satunya karena tingkat pendidikan mereka yang masih rendah.

Kondisi bergantung pada musim sangat berpengaruh pada tingkat kesejahteraan nelayan, terkadang beberapa pekan nelayan tidak melaut karena musim yang tidak menentu. Rendahnya sumber daya manusia dan peralatan yang digunakan nelayan berpengaruh pada cara menangkap ikan. Sementara keterbatasan dalam pemahaman teknologi menjadikan kualitas dan kuantitas tangkapan tidak mengalami perbaikan.

Terkait dengan hal tersebut, pemerintah wajib meningkatkan SDM kelautan melalui jenjang pendidikan formal maupun nonformal. Hal ini bisa ditempuh dengan

memberikan prioritas beasiswa kepada keluarga nelayan untuk dididik menjadi ahli perikanan yang profesional.

Peningkatan kualitas SDM perikanan perlu menjadi prioritas proram kerja pemerintah. Berberapa negara maju seperti Jepang dan Korea Selatan memiliki sumber daya alam yang terbatas, namun karena memiliki SDM yang unggul membawa Jepang dan Korea Selatan menjadi negara maju. Indonesia memiliki kekayaan alam yang luar biasa, namun masih terpuruk menjadi negara berkembang karena kualitas SDM yang kurang kompetitif

SDM perikanan perlu dikembangkan kalua ingin perikanan Indonesia mengalami kemajuan yang signifikan. Pengembangan SDM dapat dilakukan dengan penyuluhan, pelatihan, dan pendampingan. Penyuluhan dan pelatihan leboh cenderung bersifat berhasil tidaknya peningkatan kualitas SDM yang distimulus oleh penyuluhan dan pelatihan. Kegiatan pendampingan terhadap pelaku perikanan tradisional inilah yang semestinya secara intensif perlu dilakukan. Sedangkan yang marak terjadi sekarang ini adalah pelatihan dan pendampingan yang bersifat incidental dengan frekuensi yang terbatas. Terkait dengan pengembangan kompetensi, maka jenis kompetensi yang perlu dikembangkan antara lain: kemampuan teknis, manajerial dan *soft skill*.³

4. **Efektivitas pengolahan hasil kelautan.** Pengolahan hasil tangkapan laut harus dapat diolah sebaik mungkin dan mampu memberikan nilai tambah kepada nelayan. Peran pemerintah dalam hal ini sangat besar untuk memberikan pengarahan kepada kelompok nelayan dalam pengolahan produk kelautan beserta turunannya, sehingga mampu memberikan nilai tambah produksi. Di samping itu perlu juga pembangunan industri pengolahan skala besar untuk

mendapatkan margin yang besar dari hasil laut.

Bagi para pelaku usaha perikanan berskala mikro dan kecil, makan pemerintah perlu mengupayakan skema kresit berbungan rendah. Harus diakui, modal merupakan salah satu input penting yang diperlukan untuk pengembangan usaha, dimana para pelaku usaha perikanan berskala mikro dan kecil memiliki kelemahan dalam modal. Di negara-negara maju, UMKM (usaha mikro, kecil dan menengah) mendapatkan perlindungan usaha dan secara agregat UMKM memiliki posisi kuat dalam struktur perekonomian nasional. Sedangkan di Indonesia, perlindungan usaha bagi UMKM sangat lemah, dan struktur perekonomian nasional kurang sehat karena ekonomi negara sangat tergantung pada konglomerasi (fenomena monopoli dan oligopoli). Oleh karena itu, untuk menyehatkan struktur perekonomian Indonesia, seharusnya pemerintah mendorong secara intensif pertumbuhan bisnis dari UMKM, termasuk UMKM sektor perikanan.

Permerintah juga tetap perlu mempertahankan dan memperbaiki skema subsidi bagi nelayan dan pembudidaya ikan, seperti subsidi solar, subsidi pupuk, dan lain-lain. Di negara maju pun, nelayan dan pembudidaya ikan masih menikmati fasilitas subsidi untuk tetap menjaga perkembangan perikanan dan mempertahankan ketahanan pangan.

5. **Peningkatan taraf hidup nelayan.** Pengolahan sumber daya kelautan secara profesional akan menciptakan nilai tambah pada kehidupan nasional. Jika tingkat pendapatan nelayan telah meningkat, kesejahteraan meningkat dan standar hidup layak telah dapat dinikmati oleh nelayan, itu menandakan pembangunan kelautan kita telah berhasil.

Pengaturan harga perlu diupayakan untuk *win-win solution*, baik bagi nelayan, pembudidaya ikan, pedagang ikan, pengolah ikan dan konsumen. Pada prinsipnya, dalam pasar persaingan sempurna intervensi pemerintah terhadap harga justru dihindari, dimana mekanisme pasar yang akan mendorong pasar menuju keseimbangan dan efisien, yaitu kondisi dimana masing-masing pelaku mendapatkan nilai manfaat yang optimal sesuai kepentingannya. Namun, konsep pasar persaingan sempurna dampai sekarang masih sebatas teoritis, pada prakteknya sulit ditemui kondisi pasar yang demikian, yaitu banyak pembeli, banyak penjual, daya tawar menawar masing-masing pelaku bersifat seimbang serta informasi pasar terbesar secara sempurna. Yang terjadi di pasar perikanan Indonesia sekarang, pedagang ikanlah yang paling diuntungkan, sedangkan nelayan dan oembudidaya ikan tradisional berada pada posisi yang lemah. Oleh karena itu, pemerintah perlu menyiapkan sentral-sentral perdagangan perikanan, terutama pada daerah-daerah yang masih minim infrastruktur pemasaran perikanan.

Terkait dengan pemasaran produk perikanan tangkap, pemerintah perlu mengoptimalkan fungsi pelelangan ikan. Sebagian TPI di Jawa Tengah telah mati suri. Pada kasus demikian, petugas hanya datang ke TPI sebulan sekali untuk menagih redistribusi. Proses tawar menawar ikan antara nelayan dan pedagang ikan. Oleh karena itu, perlu dilakukan revitalisasi fungsi TPI. Dalam proses lelang di TPI, petugas perlu dibekali informasi dan keahlian dalam menentukan harga minimal ikan per jenis, dimana pada harga tersebut nelayan masih mendapatkan keuntungan, jangan sampai nelayan sudah berkorban modal, waktu, tenaga dan menanggung resiko kerja di laut, tetapi pulang ke rumah masih mengalami kerugian.

Terkait harga faktor produksi (*input*), maka pemerintah perlu melakukan kontrol terhadap distribusi dan harga, agar nelayan dan pembudidaya ikan tidak dipermainkan pedagang penyedia faktor produksi, baik jaring, pupuk benih, induk, pakan, dsb. Seringkali pembudidaya ikan menjadi korban, dimana pada saat menebar ikan mengalami harga benih yang tinggi, namun pada saat menjual ikan hasil produksi harganya justru rendah. Kalau diperlukan, pemerintah memberdayakan koperasi, badan usaha milik daerah (BUMD) atau badan usaha milik negara (BUMN) untuk menyediakan faktor produksi yang diperlukan pelaku usaha perikanan dengan harga terjangkau dan wajar.

6. **Manajemen Sumber Daya Perikanan.** Mengingat sumber daya perikanan Indonesia sebagian telah mengalami *overfishing*, maka dalam upaya pemulihan sumber daya perikanan telah mendesak untuk dilakukan. Dalam manajemen sumber daya perikanan, dikenal beberapa kebijakan pengaturan pemanfaatan sumber daya perikanan, diantaranya: larangan penggunaan alat tangkap tidak ramah lingkungan (*gear restrictions*), larangan daerah penangkapan atau area restrictions (terutama pada daerah plasma nutfah, *spawning ground*, *nursery ground* dan daerah yang mengalami *overfishing*), larangan waktu penangkapan atau time restrictions (misal pada musim pemijahan), larangan ukuran tangkapan minimal atau *minimum size restriction* (misalnya melalui pengaturan mata jarring), pengaturan jumlah tangkapan diperbolehkan (*total allowable catch*), lisensi, dan kuota penangkapan. Skema redistribusi dan subsidi juga dapat dilakukan untuk membatasi upaya penangkapan ikan. Sebagai contoh, di Jepang, Korea Selatan dan beberapa negara

maju lainnya menerapkan subsidi energi bagi nelayan, dan apabila nelayan melanggar aturan kuota tangkapan, maka fasilitas subsidi energinya dapat dicabut pada kurun waktu tertentu sehingga memberikan efek jera bagi pelakunya. Namun memang harus diakui bahwa penarapa prinsip manajemen sumber daya perikanan di Indonesia tidaklah semudah membalikan telapak tangan. Pengelolaan sumber daya perikanan Indonesia yang cenderung bersifat akses terbuka (*open access*), masih lemahnya tingkat kesadaran nelayan dan lemahnya penegakkan hukum merupakan tantangan berat bagi penerapan prinsip manajemen sumber daya perikanan.

Pada kasus perikanan rajungan di Desa Betahwalang Kabupaten Demak, nelayan dengan kesadaran yang tinggi bekerjasama dengan FPIK Undip telah mencoba menerapkan Rajungan Closed Protected Area (RCPA). Perairan tertentu (seluas 1 km²) yang dinilai merupakan daerah asuhan rajungan kecil dipasang bambu dengan kerapatan sekitar 2 meter sehingga daerah tersebut tidak dapat dijadikan daerah penangkapan rajungan, baik dengan menggunakan bubu maupun arad.

Selain itu, penataan wilayah memang harus diupayakan sungguh-sungguh. Perlu diatur sedemikian rupa sehingga tidak terjadi tumpang tindih peruntukan wilayah untuk konservasi, perikanan tangkap, perikanan budidaya, pariwisata, industri, pelabuhan umum pemukiman, dsb. Pada kawasan tambak juga perlu diatur, baik untuk zona mangrove, saluran inlet, saluran outlet, dan daerah tambak.

7. **Pengaturan Alat Tangkap.** Pengaturan perikanan di wilayah tropis, termasuk Indonesia, relative lebih kompleks dibandingkan wilayah sub tropis. Hal tersebut kare-

na perikanan wilayah tropis memiliki keragaman spesies ikan yang sangat tinggi, sehingga perikanan tangkap Indonesia bersifat multi species dan multi gear. Meskipun demikian, pengaturam alat tangkap harus tetap dilakukan. Berberapa kebijakan pengaturan alat tangkap yang perlu dilakukan antara lain:

- a. Pelarangan alat tangkap dan metode penangkapan yang tidak ramah lingkungan serta disertai dengan penegakan hukum.
 - b. Pengaturan ukuran mata jaring minimal.
 - c. Membatasi alat tangkap dengan selektivitas rendah (diantaranya trawl, cantrang dan purse seine), dan mendorong pemakaian alat tangkap yang bersifat lebih selektif dan lebih ramah lingkungan (misalnya gill net, long line, pancing ulur, huhate, bubu, dsb)
 - d. Standarisasi alat tangkap. Hal ini perlu dilakukan karena di lapangan banyak sekali dijumpai variasi alat lengkap. Nelayan demikian kreatif dalam memodifikasi alat tangkap dan modifikasi tersebut cenderung semakin mengeksploitasi sumber daya ikan yang sedang mengalami penurunan stok akibat overfishing.
8. **Pengembangan Pasar.** Selain pertumbuhan produksi, pemerintah juga perlu mendorong pengembangan pasar produk perikanan. Indonesia memang telah dikenal sebagai salah satu produsen perikanan dunia, namun belum termasuk dalam kelompok negara pengeksport produk perikanan yang utama di dunia. Artinya, sebagian besar produk perikanan tangkap dan perikanan budidaya nasional masih untuk konsumsi dalam negeri. Dengan melihat fakta bahwa kebutuhan produk per-

ikanan dunia yang cenderung mengalami peningkatan, serta pertumbuhan produksi perikanan di berbagai negara yang mengalami stagnasi, maka hal itu menjadi peluang bagi Indonesia untuk menjadi pemasok utama produk perikanan di dunia.

- 9. Pengembangan Industri Kelautan dan Perikanan.** Pemerintahan juga perlu mengembangkan industri kelautan dan perikanan nasional. Diperlukan komposisi yang lebih produktif dan tetap sehat terkait dengan usaha skala mikro, kecil, menengah dan besar. Pada saat ini, pelaku industri perikanan Indonesia terlalu didominasi oleh pelaku usaha skala mikro dan kecil. Perlu diperbanyak perusahaan perikanan yang mampu menyerap hasil ikan dari pelaku usaha mikro dan kecil. Para sarjana perikanan juga mengalami kesulitan pada saat mencari pekerjaan karena minimnya perusahaan perikanan. Salah satu solusinya, perlu digerakkan program kewirausahaan perikanan bagi para sarjana. Kalau berhasil, program kewirausahaan perikanan bagi sarjana dapat membantu pertumbuhan ekonomi sektor perikanan, peningkatan penyerapan tenaga kerja, dan menumbuhkan inovasi produk. Diharapkan para wirausahawan baru tersebut tidak berhenti pada usaha skala mikro dan kecil, namun dapat bergeser ke skala menengah dan besar. Kalau dilihat pada daerah-daerah tertentu yang dikenal sebagai sentral industri perikanan, ternyata dijumpai dominasi perusahaan yang dimiliki warga asing. Oleh karena itu, memang perlu upaya untuk mendorong agar pelaku usaha perikanan skala menengah dan besar dimiliki oleh orang Indonesia.

Untuk menarik investor dalam negeri untuk berinvestasi pada usaha perikanan skala menengah dan besar,

maka perlu diciptakan iklim usaha perikanan yang kondusif dan insentif. Hal itu akan terkait dengan ketersediaan infrastruktur yang diperlukan (jalan, listrik/energi, komunikasi, dsb), dukungan jasa perbankan, kepastian hukum, perijinan, stabilitas lingkungan (politik, sosial dan keamanan), dan efisiensi dengan memangkas biaya-biaya yang tidak perlu.

10. **Isu Transshipment.** Dengan semakin jauhnya *fishing ground*, maka pelaku usaha perikanan tangkap mengupayakan adanya transshipment (kapal pengangkut). Tujuan penggunaan kapal pengangkut adalah untuk efisiensi biaya penangkapan ikan. Namun, fenomena transshipment dicurigai memberikan efek negatif, diantaranya penyelundupan ikan, dan penyelundupan BBM bersubsidi. Sebagai jalan tengah, pemerintah dapat mengoptimalkan BUMD atau BUMN untuk menyediakan jasa kapal pengangkut. Jasa kapal pengangkut yang disediakan BUMD dan BUMN akan mengangkut ikan hasil tangkapan ke *fishing base* dengan tarif yang kompetitif (*reasonable price*), serta mensuplai perbekalan (diantaranya BBM, umpan, dan bahan makanan). Sebagai kepanjangan tangan dari pemerintah, maka BUMN dan BUMD cenderung lebih terjamin tidak melakukan praktek-praktek menyimpang seperti penyelundupan ikan dan BBM ke luar negeri.⁴

¹ Kompas. 14 Agustus 2014. Potensi Kelautan Indonesia Mencapai 171 Miliar Dollar AS.

² Zainuri, M. 2014. Paradigma Pembangunan Kemaritiman 5 Tahun Mendatang Dalam Mendukung Keberhasilan Pembangunan Nasional. Makalah dalam Dialog Interaktif Bappenas.

³ Ibid.

⁴ Ibid.

Bab VI

BAB VI

PENGUNAAN ALAT TANGKAP DAN KONFLIK DAERAH TANGKAPAN

VI.1. Studi Kasus di Provinsi Jawa Tengah

Jumlah kapal perikanan yang beroperasi di Jawa Tengah saat ini terdata sebanyak 24.993 unit, dengan rincian:

Tabel 1. Data Kapal Perikanan di Jawa Tengah

No	Ukuran (GT)	Jumlah Kapal (unit)	%
1	< 5 GT	16.823	67,32
2	5 - 10 GT	4.696	18,78
3	10 - 30 GT	2.672	10,70
4	>30 GT	802	3,20
	Jumlah	24.993	100

Keterangan : Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Jawa Tengah, 2018

Data di atas menunjukkan, dominansi kapal perikanan dengan ukuran < 5 GT sebanyak 16.823 unit atau 67,32 %. Data tersebut setiap saat berubah sejalan dengan perkembangan pembangunan kapal perikanan, perpindahan perizinan kapal perikanan di mana < 30 GT perizinan oleh provinsi dan > 30 GT oleh pusat, dalam hal ini Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Yang mendasari beberapa peraturan terkait dengan pelarangan alat tangkap adalah Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan (Permen KP) Nomor 71/PERMEN-KP/2016 tentang Jalur Penangkapan Ikan dan Penempatan Alat Penangkapan Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara RI, yang selanjutnya diikuti dengan Surat Edaran MKP Nomor B.1/SJ/PL.610/I/2017 tentang Pendampingan Penggantian Alat Penangkapan Ikan yang Dilarang Beroperasi di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara RI dan ditindaklanjuti Keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 523/13 Tahun 2017 tentang Pembentukan Kelompok Kerja Pendampingan Penggantian Alat Penangkapan Ikan yang Dilarang Beroperasi di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia di Provinsi Jawa Tengah, tanggal 2 Maret 2017. Banyak nelayan di provinsi ini yang terkena dampak dari peraturan tersebut, yang disebabkan oleh dominansi penggunaan alat tangkap cantrang dan arad.

Tabel 2. Data Kapal dengan Alat Tangkap Cantrang di Jawa Tengah

No	Ukuran (GT)	Jumlah Kapal (unit)
1	< 10 GT	6.334
2	10 - 30 GT	1.223

Keterangan : Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Jawa Tengah, 2018

Dari data di atas, nelayan menggunakan kapal < 10 GT dengan alat tangkap cantrang berjumlah 6.334 unit. Selanjutnya Tim Pokja Penggantian Alat Tangkap di Jawa Tengah telah melakukan verifikasi

di lapangan, dan melalui program Kementerian Kelautan dan Perikanan RI, pada 2017 dilakukan penggantian (*replacement*) alat tangkap dilarang sebanyak 2.341 unit untuk 12 (dua belas) kabupaten/ kota di Jawa Tengah bagi kapal perikanan di bawah 10 GT atau sebanyak 36,95%, sehingga masih dibutuhkan Alat Penangkap Ikan (API) pengganti sebanyak 3.993 unit atau 63,05%.

Dalam buku *Laut Masa Depan Bangsa - Kedaulatan, Keberlanjutan, Kesejahteraan* oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (2018), Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti menyampaikan kronologi peraturan tentang cantrang yang dimulai pada 1980 melalui Keputusan Presiden Nomor 39 Tahun 1980 tentang Penghapusan Jaring Trawl untuk mendorong peningkatan produksi yang dihasilkan nelayan tradisional dan untuk menghindarkan ketegangan sosial, tahun 1997 melalui Keputusan Dirjen Perikanan Nomor IK.340/DJ.10106/97 tentang Alat Tangkap Cantrang Arad, Otok, dan Garuk Kerang dikedualikan sebagai jaring trawl diperbolehkan untuk nelayan kecil dengan ukuran kapal maksimal 5 GT, mesin maksimal 15 PK, *mesh size 1 inch*, tanpa *otter board*, *bobbin*, dan rantai pengejut. Dari Keputusan Menteri KP Nomor 06/2010, dalam perkembangan fakta lapangan, banyak alat tangkap yang dimodifikasi, sehingga alat penangkap ikan harus mengacu kepada salah satu kelompok jenis API. Kelompok API pukut tarik adalah *dogol*, *scottish seine*, *pair seines*, payang, cantrang, dan lampara dasar.

Dalam perkembangannya, pada 2011 sampai dengan 2014, beberapa regulasi mengatur alat tangkap tersebut, yaitu Permen KP Nomor 2 Tahun 2011 jo Nomor 08 Tahun 2011 jo Nomor 18 Tahun 2013 jo Nomor 42 Tahun 2014 yang menyangkut pengaturan tentang jalur penangkapan ikan dan penempatan alat penangkapan ikan serta alat bantu di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPPNRI). Operasi cantrang diatur ukuran mata jaring kantong > 2 inch atau 50,8 mm dan beroperasi di atas 4 mil dan beroperasi di jalur II dan III. Selanjutnya, pada 2015 dan 2016 terbit Permen KP Nomor 2 Tahun 2015 dan Permen KP 71 Tahun 2016. API cantrang di-

larang dioperasikan di seluruh WPPNRI. Masa tenggang peralihan cantrang sampai akhir 2017, dan atas arahan Presiden RI pada 17 Januari 2018 bahwa pemerintah memberi kesempatan kepada nelayan untuk beralih dari penggunaan cantrang. Kesimpulannya, kesempatan tersebut diberikan sampai pengalihan dari cantrang ke alat tangkap ramah lingkungan itu tuntas, tanpa ada batasan waktu, namun tidak menambah jumlah cantrang.

Jadi Permen KP tentang pelarangan cantrang sebenarnya bukanlah hal yang baru. Kebijakan ini merupakan implementasi dari kebijakan yang telah ada sebelumnya. Dalam buku ini, pada Bab I -- Maritim Terbesar di Dunia pada halaman 11 tertulis, bahwa pelarangan penggunaan alat tangkap ikan pukat hela (trawls) dan alat pukat tarik (*seine nets*) menyebabkan banyak nelayan yang takut melaut karena khawatir menjadi masalah. Hal ini didasarkan pada kenyataan bahwa mayoritas nelayan di pantai utara Jawa menggunakan cantrang. Jumlah kapal cantrang yang beroperasi di laut Jawa mencapai 97,8% dari total kapal cantrang yang ada di Indonesia. Ironisnya, ternyata kapal cantrang di Jawa Tengah banyak yang melakukan pengecilan ukuran (*mark down*).

Tabel 3. Data Hasil Verifikasi Kapal Cantrang di Jawa Tengah

NO	URAIAN	JUMLAH (Unit)
1	Kapal Cantrang di Jawa Tengah	1,223
4	Kapal Cantrang Hasil Verifikasi < 30 GT	226
5	Kapal Cantrang Hasil Verifikasi > 30 GT	693
6	Kapal Cantrang Belum Verifikasi	304

Keterangan : Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Jawa Tengah, 2018

Kondisi perikanan tangkap di Jawa Tengah sangat ironis. Di satu sisi, penggunaan cantrang menempati dominasi yang luar biasa. Mereka terbiasa menggunakan alat tangkap yang masuk kategori menangkap segala jenis dan segala ukuran, sehingga ketika diatur tentu penolakannya menjadi luar biasa. Demonstrasi ke Jakarta bahkan dilakukan berulang kali, namun melihat kondisi sumber daya ikan layaknya kita juga harus menjaga agar beberapa kejadian seperti di Bagan Siapiapi berulang, yakni akibat penggunaan alat tangkap pukat, perairan Bagan Siapiapi yang menurut Kementerian Kelautan dan Perikanan merupakan surga ikan kini menjadi kawasan yang tidak berikan, padahal pada masa kejayaannya dalam satu tahun hasil tangkapan ikannya bisa mencapai 150.000 ton.

Nelayan Jawa Tengah perlu edukasi keberlanjutan sumber daya ikan secara terus menerus, meredam konflik antarnelayan yang menggunakan alat tangkap berbeda serta perebutan daerah tangkapan seperti jalur I dan II. Dan, dari tabel di atas, untuk hasil verifikasi kapal cantrang > 30 GT berjumlah 693 unit, 125 unit telah berganti alat tangkap dengan perizinan pusat serta menangkap ikan di WPP 718 Laut Aru dengan hasil tangkapan yang luar biasa dan sebagian besar merupakan kapal dari wilayah Juwana, Pati. Perairan WPP 718 menjadi daerah tangkapan dengan sumber daya ikan luar biasa akibat dari tidak adanya kapal asing yang melakukan pencurian ikan di wilayah perairan Indonesia.

VI.2. Kondisi Nelayan Terdampak Permen KP 71 Tahun 2016

Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Jawa Tengah telah menadata kondisi perikanan tangkap yang terdampak peraturan tersebut antara lain :

- a. Produksi perikanan tangkap di Pantura berjumlah 309.861,2 ton, 42% dihasilkan oleh alat tangkap pukat kantong (seine nets)

- yg terdiri dari cantrang dan turunannya (dogol/arad/payang/dll);
- b. Nilai Produksi perikanan tangkap di Pantura berjumlah Rp.6.025.400.410.000,- dari nilai tersebut 40,89% dihasilkan oleh cantrang dan turunannya;
 - c. Jumlah alat tangkap di Pantura Jawa Tengah 27.087 unit dan 34,68% merupakan alat tangkap cantrang dan turunannya;
 - d. Jumlah kapal perikanan yang melakukan perijinan di PTSP berjumlah 2.672 unit dan 1.218 unit (45,77%) menggunakan alat tangkap cantrang.

VI.3. Permasalahan

Permasalahan yang dihadapi oleh para nelayan yang belum berubah berkaitan dengan karakteristik mereka, antara lain:

- a. Bersedia mengganti altang (menjadi purse seine/gillnet/rawai/dll).
- b. Dari data rekomendasi (kapal < 30 GT) berjumlah 6 unit dan ada yg sudah berganti namun belum mengajukan perijinannya;
- c. Dari data perijinan pusat (kapal naik kelas > 30 GT) berjumlah 83 unit;
 - Belum bersedia karena menunggu perpanjangan waktu;
 - Tidak memiliki keputusan karena masih memiliki hutang di Bank/tidak ada barang yang dapat diagunkan;
 - Tidak memiliki pengetahuan dan informasi tentang alat tangkap yang cocok sebagai pengganti cantrang.

VI.4. Alternatif Solusi

Adapun pertimbangan dalam penyelesaian masalah penggunaan alat tangkap cantrang adalah sebagai berikut :

1. Semua warga negara Republik Indonesia wajib untuk menaati peraturan dan perundang-undangan yang berlaku;

2. Peraturan yang berlaku harus mampu menjaga kelestarian sumber hayati;
3. Menata daerah tangkapan melalui pembagian lokasi berdasarkan jenis alat tangkap, sehingga tidak menimbulkan konflik antarnelayan pengguna alat tangkap yang berbeda;
4. Pihak terkait agar tetap melaksanakan verifikasi ukuran kapal karena belum semua kapal diukur ulang;
5. Untuk dapat mengembalikan populasi ikan demersal (ikan dasar) di perairan Laut Jawa Bagian Utara perlu adanya penataan penggunaan alat tangkap cantrang, dengan solusi sebagai berikut:
 - a. Dalam penggantian alat tangkap cantrang agar dapat berjalan dengan lancar harus diberi pinjaman dana segar sejumlah yang dibutuhkan oleh para nelayan guna membeli alat tangkap baru, membiayai modifikasi kapal dan perlengkapannya.
 - b. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, diharapkan Pemerintah/ Menteri Keuangan Republik Indonesia dapat memberi kredit lunak dengan jangka waktu pembayaran selama 10 tahun dengan tenggang waktu pembayaran selama 6 bulan, sesuai umur teknis gross akte kapal dapat dipergunakan sebagai agunan dan juga dijamin Lembaga Jaminan Kredit.
 - c. Dalam proses penggantian alat tangkap cantrang dengan alat tangkap lain dilakukan evaluasi secara komprehensif dari segi lingkungan sumber daya ikan/ekologis, sosial, ekonomi, keamanan serta ketertiban masyarakat.
 - d. Hasil evaluasi tersebut menjadi penentu kebijakan selanjutnya, misalnya waktu pemberlakuan dan masa transisi.
 - e. Aparat Penegak Hukum selama masa transisi dapat memberikan rasa aman dan dapat mengawal semua peraturan yang ada sehingga semuanya dapat berjalan dengan tertib dan aman.

- f. Kerja sama andon dengan provinsi lain dalam rangka upaya penangkapan ikan nelayan Jawa Tengah dengan kapal □ 30 GT. Saat ini, Jawa Tengah telah bekerja sama andon dengan tujuh provinsi lain dan diharapkan akan terus bertambah seiring dengan dinamika kondisi perikanan tangkap Jawa Tengah.

Bab VII

BAB VII

PENUTUP

Kekayaan Indonesia sudah terbukti sejak negeri ini menjadi bangsa-bangsa Kepulauan Nusantara. Orang-orang dari seluruh penjuru dunia berburu rempah-rempah di Kepulauan Nusantara dengan berbagai cara - termasuk melakukan penjajahan. Sudah menjadi bukti sejarah, Indonesia di masa lalu menjadi wilayah penghasil komoditas global, yakni rempah-rempah, yang menjadi pintu akumulasi kapital bangsa-bangsa di Eropa. Bangsa-bangsa Nusantara juga sudah melakukan kegiatan di laut abad ke-2 (tahun 130/131 M) semenjak berdirinya Kerajaan Salakanagara di Teluk Lada.

Ironisnya, saat banyak orang dari negeri lain memanfaatkan kekayaan laut Nusantara secara legal maupun ilegal, masih ada jutaan warga NKRI orang yang hidup di bawah garis kemiskinan. Badan Pusat Statistik (BPS) pada Maret 2015 mencatat terdapat 28,59 juta warga miskin atau sekitar 11,22% dari penduduk NKRI yang miskin. Salah satu kriteria yang dipakai BPS adalah pendapatan kepala keluarganya di bawah Rp 600 ribu per bulan. Bahkan kalau dihitung dengan krite-

ria Bank Dunia - pengeluaran di bawah 2 dolar AS per hari termasuk miskin, jumlah orang miskin di Indonesia lebih besar lagi.

Potensi kekayaan alam yang terkandung di laut sebenarnya mampu memberikan kontribusi besar bagi perekonomian Indonesia. Berbagai kekayaan laut seperti perikanan, wisata bahari, cadangan minyak di laut dalam, gas biogenik dan mineral hydrothermal akan menjadikan nilai tambah bagi Indonesia untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dalam rangka menyukseskan pembangunan nasional. Namun lemahnya regulasi/ kebijakan pemerintah terhadap pembangunan sistem kelautan menjadikan kontribusi sektor kelautan belum maksimal.

Untuk menjadi negara maritim yang tangguh, diperlukan dukungan dana yang memadai, baik yang berumber dari pemerintah maupun swasta. Persoalan minimnya kualitas SDM dan lemahnya penguasaan teknologi juga menjadi hambatan serius dalam pengelolaan sumber daya kelautan Indonesia. Selain itu, terbatasnya ketersediaan infrastruktur dan sarana prasarana pendukung bidang kelautan terutama fasilitas pelabuhan, jumlah kapal penangkap ikan dan kapal niaga, destinasi wisata bahari, pengeboran, serta eksplorasi minyak-gas-mineral juga menjadi problema.

Dalam konteks kekinian, aspek kelestarian lingkungan dan keberlanjutan harus mendapat perhatian yang lebih. Kasus penanganan alat tangkap cantrang dan konflik daerah tangkap di Jawa Tengah menjadi refleksi kebijakan yang beranjak dari kesadaran akan pengelolaan sumber daya ikan berkelanjutan. Hal itu terealisasikan melalui program penggantian (*replacement*) alat tangkap cantrang menjadi alat tangkap ramah lingkungan dan verifikasi ukuran kapal sehingga tidak ditemukan fenomena pengecilan (*mark down*) ukuran kapal. Selain itu, upaya penyelesaian konflik daerah tangkap bagi nelayan yang memiliki kapal ≤ 30 GT bisa dilakukan dengan kerja sama andon antarprovinsi.

DAFTAR PUSTAKA

- Indonesia, Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73.
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104.
- Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33.
- Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 12.
- Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 154.
- Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 2.
- Indonesia, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244.

- Indonesia, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 294.
- Indonesia, Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Nomor IV/MPR/1999 tentang Garis-Garis Besar Halauan Negara Tahun 1999-2004.
- Indonesia, Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2014 tentang Daftar Bidang Usaha yang Tertutup dan Bidang Usaha yang Terbuka dengan Persyaratan di Bidang Penanaman Modal.
- Indonesia, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 1 Tahun 2015 tentang Penangkapan Lobster (*Panulirus spp.*), Kepiting (*Scylla spp.*), Dan Rajungan (*Portunus pelagicus spp.*).
- Indonesia, Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI Nomor 2 Tahun 2015 tentang Alat Tangkap.
- Adrian Vickers. 2009. *Peradaban Pesisir: Menuju Sejarah Budaya Asia Tenggara*. Denpasar: Larasan
- Akhmad Solihin. 2010. *Politik Hukum Kelautan Dan Perikanan: Isu, Permasalahan, Dan Telaah Kritis Kebijakan*. Bandung: Nuansa Aulia
- Aryani, Dewi, 2012, *Skenario Kebijakan Energi Indonesia Hingga Tahun 2035*, Universitas Indonesia, Jakarta.
- Badiran, M, H.S. Sagala dan A. Rahman, 2009, *Pengembangan Model Pendidikan Dasar Bagi Anak Masyarakat Nelayan*, Badan Penelitian dan Pengembangan Provinsi Sumatera Utara.
- Benhard Limbong. 2015. *Poros Maritim*. Jakarta: Margaretha Pustaka
- Bonar Simangunsong. 2015. *Laut Masa Depan Indonesia*. Jakarta: GEMATAMA
- Boy Rahardjo Sidharta. 2015. *Budaya Bahari Dari Nusantara Menuju Mataran Moderen*. Yogyakarta: Pustaka Baru
- Corbett, J.S. 1988, *Some Principles of Maritime Strategy*, Annapolis, Naval Institute Press, Jakarta.
- Dahuri, R.,J. Rais, S.P. Ginting dan M.J. Sitepu, 2004, *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu*, Edisi Revisi. Pradnya Paramita, Jakarta.

- Denys Lombard. 1996. *Nusa Jawa: Silang Budaya*. Gramedia Pustaka Utama.
- Djalal, Hasjim, 2011, *Mengelola Potensi Laut Indonesia*, Harian Sepu-
tar Indonesia, Jakarta.
- Earl Drake. 2012. *Gayatri Rajapatni: Perempuan Di Balik Kejayaann
Majapahit*. Yogyakarta: Ombak
- Elfindri, dkk, 2001, *Pengembangan Kesejahteraan Masyarakat Ne-
layan : Sebuah Alternatif*, Agamkab, Jakarta.
- Fauzi, Akhmad, 2005, *Kebijakan Perikanan dan Kelautan : Isu, Sinte-
sis dan Gagasan*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Freddy Numberi, . 2015. *Kembalikan Kejayaan Negeri Bahari*. Jakarta:
PT Bhuana Ilmu Populer
- I Wayan Parthiana . 2014. *Hukum Laut Internasional Dan Hukum Laut
Indonesia*. Bandung: Yrama Widya
- Kalituri, Robin, 2012, *Nelayan Indonesia*, Kompasiana, Jakarta.
- Krisna Bayu Adji dan Sri Wintala Achmad. 2013. *Sejarah Kejayaan Sin-
gasari Dan Kitab Para Datu: Menyingkap Singasari Berdasarkan
Fakta Sejarah*. Yogyakarta: Araska
- Krisna Bayu Adji. 2014. *Sejarah Runtuhnya Kerajaan-Kerajaan Di Nus-
antara*. Yogyakarta: Araska
- Kusumastanto, Tridoyo, 2002, *Pengembangan Sumberdaya Kelautan
dalam Memperkokoh Perekonomian Nasional Abad 21*, PKSPL-
IPB.
- Lemhannas, 2013, *Pemanfaatan Sumber Daya Laut Guna Meningkat-
kan Perekonomian Rakyat dalam Rangka Meningkatkan Ketah-
anan Ekonomi Nasional*, Jurnal Kajian Lemhannas RI, Edisi 16
November 2013.
- Limbong, Bernard, 2015, *Poros Maritim*, Pustaka Margaretha, Ja-
karta.
- M. Akrom Unjiya. 2014. *Lasem Negeri Dampoawang: Sejarah Yang
Terlupakan*. Yogyakarta: Salma Idea

- Nengah Bawa Atmadja. 2010. *Genealogi Keruntuhan Majapahit Islamisasi, Toleransi, Dan Pemertahanan Hindu Di Bali*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Ningsih, 2003, *Kajian Strategi Pengelolaan dan Pemanfaatan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan*, Deputi Bidang Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup Direktorat Kelautan dan Perikanan.
- Paul Michel Munoz. *Kerajaan-kerajaan Awal Kepulauan Indonesia dan Semenanjung Malaysia. Perkembangan Sejarah dan Budaya Asia Tenggara (Jaman Pra Sejarah - Abad XVI)*. 2006. Mitra Abadi.
- Purwadi. 2005. *Babad Majapahit*. Yogyakarta: Media Abadi
- Salusu, J, 2004, *Pengambilan Keputusan Stratejik untuk Organisasi Publik dan Organisasi Non Profit*, Grasindo, Jakarta.
- Subekti, Imam, 2014, *Implikasi pengelolaan sumberdaya perikanan laut di Indonesia berlandaskan Code of Conduct for Responsible Fisheries (CCRF)*, Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum QISTI halaman 38-51.
- Susanto dan Dicky R. Munaf. 2015. *Komando Pengendalian Keamanan Dan Keselamatan Laut: Berbasis Sistem Peringatan Dini*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Tippe, Syarifudin, 2015, *Peta Potensi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*, Dewan Perwakilan Daerah (DPD) Republik Indonesia.
- Tri Sulistyaningtyas, Susanto dan Dicky R. Munaf. 2015. *Sinergitas Paradigma Lintas Sektor Di Bidang Keamanan Dan Keselamatan Laut*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Wasino. *Modernisasi Di jantung Budaya Jawa. Mangkunegaran 1896 - 1944*. 2014. Kompas Penerbit Buku.
- Zainudin Djafar, dan Fadila Robby Aulia. 2013. *Menuju Peran Strategis Indonesia Di Lingkungan Regional Dan Global*. Bandung: PT. Dunia Pustaka Jaya

Zainuri, M. 2014. *Paradigma Pembangunan Kemaritiman 5 Tahun Mendatang Dalam mendukung Keberhasilan Pembangunan Nasional*. Makalah disajikan pada dialog interaktif Musrenbang Bappenas.