

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/274832062>

# Wawancara : Masih Banyak Yang Harus dibenahi di Sektor Maritim

Article · February 2015

CITATIONS

0

READS

1,258

1 author:



**Suhana Nana**

Bogor Agricultural University

18 PUBLICATIONS 4 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



Ekonomi Kelautan [View project](#)

# GERAK

Majalah Berita Generasi Dinamis  
EDISI 4 / Tahun I / 2015

AN



## Poros Maritim : Kekuatan Apa yang di Miliki Indonesia

Peluang dan Potensi Perikanan Nasional

redaksional :

**Pemimpin Umum :**

Wiyoso B.

**Wakil Pemimpin Umum :**

Buyung Z.

**Pemimpin Redaksi :**

Hussen Gani

**Pemimpin Perusahaan :**

Dawan

**Redaktur:**

Ruminta, Kusyandi, Iman Soleh,  
Sururi, Yaya Suryadarma,  
Syahril Mochtar, Hamli Syaifullah

**Reporter :**

Hamidullah, Wilmy, Reza,  
Anggun, Wahyu, Sumarno

**Fotografer :**

Teguh, Gigih

**Sekretaris Redaksi :**

Rani

**Design dan Layout :**

Agus Lanang Irawan

**Produksi :**

Heri Mulyono

**Marketing :**

Tim Majalah Gerakan

**Sirkulasi :**

Tim Majalah Gerakan

Alamat Redaksi

Jl. Otista 3 Komplek AD 2 No. 9  
Kebon Nanas Jakarta Timur  
Telp. 021 - 8520040

Redaksi, Iklan, Distribusi :  
[majalah.gerakan@gmail.com](mailto:majalah.gerakan@gmail.com)

editorial

## Kini, Saatnya Laut Menjadi Masa Depan

**K**alau ada bangsa yang lengah terhadap potensi dirinya, mungkin kitalah salah satunya. Kita sebagaimana disitir Ronggowarsito, tak ubahnya seperti pencari api yang kemana-mana mencari api tapi sambil membawa obor. Kita lengah memahami apa yang ada di tangan. Analogi ini kayak-nya berlebihan, tapi sebagai bahan introspeksi, tak ada salahnya kita kedepankan. Bukankah di sana – sini tak sedikit potensi kita yang lebih dinikmati oleh bangsa lain ketimbang Indonesia.

Sudah lapuk cerita tentang bagaimana kemiskinan di perut rakyat Indonesia. Naif pula kita mendengar kisah tentang bagaimana kejinya orang memperlakukan saudara-saudara kita yang mengadu nasib menjadi tenaga kerja di negeri orang, demi perut. Miskinkah kita sampai anak bangsanya harus seperti itu? Tak! Rasanya Tak! Sumber daya kita bertebaran. “obor kita apinya masih menyalah kuat di mana-manat”.

Sebagai contoh soal, tak ada salahnya kita tengok apa yang dipandang oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti. Kata beliau, potensi ekonomi sektor kelautan bisa mengganti penerimaan dari sektor minyak dan gas bumi. Pendapatan dari sektor laut bisa mencapai 18,7 miliar dollar AS per tahun atau sekitar Rp 200 triliun. Subhannaallah. Ini angka kampiun. Tapi akankah ini sekedar umbar? Tak, beliau Menteri. Omongannya tak seperti kita, yang mudah diralat. Lagi pula beliau punya pengalaman, di Pangandaran saja katanya biasa mengekspor 20-30 juta dollar AS per tahun, meskipun garis pantainya hanya sepanjang 91 kilometer. Bandingkan dengan garis pantai Indonesia panjangnya 85.000 kilometer.

Tak cuma itu, dunia kemaritiman kita yang berada di posisi strategis, juga belum saat bercerita banyak. Pelayaran kita masih tergolong sangat mahal. Syahdan, mendatangkan ikan Krapu dari Papua ke pulau Bali saja, jauh lebih mahal ketimbang membawa krapu dari Bali ke Hongkong. Bayangkan. Ini sekedar ilustrasi saja. Sementara Singapore yang secuplik, pelayarannya bisa begitu kompetitifnya, sampai-sampai leluasa menaritari, meraup keuntungan dari transportasi laut.

Bisa dipahami, bagaimana seorang Presiden Soekarno, ketika meresmikan Institut Angkatan Laut tahun 1953 -- yang menjadi cikal bakal Akademi Angkatan Laut (AAL) – berpidato dengan geramnya. “Usahakan agar kita menjadi bangsa pelaut kembali, bangsa pelaut dalam arti seluas-luasnya, bukan sekedar jongos di kapal, tetapi mempunyai armada niaga, bangsa pelaut yang kesibukannya di laut menandingi irama gelombang.”

Kini ada momentum bagus untuk melakukan reorientasi dari darat ke laut, Tinggal bagaimana kesungguhan kita mengoptimalkannya. Genderang sudah digedor semenjak Jokowi berkampanye. Dan tatkala menyampaikan pidato pelantikannya sebagai Presiden Republik Indonesia, beliau menegaskan kembali bahwa sudah terlalu lama kita membelakangi laut, teluk, dan selat, tetapi sejak sekarang laut, teluk, dan selat akan menjadi masa depan Indonesia. Sungguh sebuah semangat bagus. ❖



# Di Lautan Kita Jaya

INDONESIA MERUPAKAN NEGARA KEPULAUN YANG DIKELILINGI LAUTAN DAN DARATAN. LUAS LAUTAN INDONESIA 3.257.483 KM<sup>2</sup>, DARATAN 1.922.570 KM<sup>2</sup>, PANJANG GARIS PANTAI 81.497 KM<sup>2</sup> MENJADI GARIS PANTAI TERPANJANG DI DUNIA. MELIHAT DATA ITU, WAJAR POROS MARITIM HADIR.

**P**rogram Kemaritiman Presiden Jokowi sesungguhnya bukan hanya Tol Laut. Melihat potensi perekonomian dari sektor maritim sungguh besar. Karena itu, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, tidak ragu menggelar pertemuan dengan 60 investor dari 22 negara yang tertarik menanam modal di sektor maritim beberapa waktu lalu.

“Para investor tersebut juga ingin pemerintah bisa memuluskan investasinya di Indonesia. Contohnya soal kemudahan dalam perizinan, selain juga menyelesaikan masalah lahan yang seringkali menghambat investasi,” jelas Indroyono di acara Rapat Pimpinan





ISTIMEWA

Nasional (Rapimnas) Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia, yang dilansir dari *emaritim.com*.

Sebanyak 60 investor itu siap mengucurkan dana sekitar US\$ 8 milyar (+/-Rp 100 triliun) untuk membangun sektor maritim Indonesia. Namun, mereka meminta sejumlah kemudahan sebelum menanamkan modalnya.

Proyek tol laut Presiden Jokowi, untuk maritim highway atau tol laut dibutuhkan dana US\$ 5 miliar, di mana ada lima pelabuhan *deep sea* yaitu di Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar, dan Sorong.

Ketika dimintai pendapat soal program Tol Laut, Wahyono Bimarso, Ketua Himpunan Ahli Pelabuhan Indonesia mengatakan konsep Tol Laut itu sangat bagus. “Tapi harus diingat, tidak sesederhana itu. Karena infrastruktur pelabuhan kita masih menyedihkan. Kedalaman pelabuhan di Indonesia kebanyakan masih minus 10 meter. Hanya di Tanjung Priok saja dalamnya 14 meter,” tukasnya kepada **Majalah Gerakan**.

Sejatinya, untuk kapal dengan kapasitas 3.000 TEUs kedalaman pelabuhan untuk merapat harus di atas 10 meter. Jadi untuk proyek tol laut tidak semudah dibayangkan. “Pengalaman saya untuk membangun pelabuhan itu tidak secepat apa yang dikatakan para ahlinya presiden Jokowi. Itu bisa makan waktu 5 tahun dan dananya cukup besar, uangnya mau dari mana?” tambahnya.

Konsep Tol Laut, rupanya hampir mirip seperti tol fee di perairan sungai Barito, Kalimantan Selatan dan Bengkulu. Di sana rata-rata kedalamannya sudah 7-8 meter. Padahal sebelum Pelindo melakukan pengerukan, paling sekitar 3 meter. Makanya lalu lintas pengangkutan batubara yang menggunakan kapal tongkang di sana saat ini sudah lancar. “Masih banyak perairan kita yang dangkal sehingga kapal-kapal angkut batubara agak susah dan jadi mahal”.

“Sesungguhnya konsep tol laut itu sangat bagus dan memiliki tujuan agar biaya logistik tidak mahal lagi, dan konektivitas antarpulau lebih mudah,” pungkas Wahyono.

Ditambahkan, demi poros maritim sukses -- pemerintah harus fokus terlebih dahulu dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan. Bahkan, apabila perlu, mengalokasikan lebih banyak anggaran bagi pelabuhan sebagai langkah nyata untuk meningkatkan efisiensi logistik.



ISTIMEWA

Wahyono Bimarso  
Ketua Himpunan Ahli Pelabuhan  
Indonesia

### Perkapalan

Indonesian National Shipowners' Association (INSA) respek pada niat pemerintah yang memberi perhatian khusus pada dunia kemaritiman. Carmelita Hartoto, Ketua Umum INSA memberikan apresiasi kepada Presiden Jokowi atas keseriusannya terhadap bidang kemaritiman.

“Saya kira baru presiden sekarang ini yang memiliki konsern di bidang kemaritiman. Kami sendiri sudah menyampaikan berbagai masukan ke Kabinet Kerja agar program kemaritiman, khususnya di bidang angkutan laut, dapat diterapkan lebih cepat dan lebih baik guna menopang pertumbuhan ekonomi nasional,” jelas pengusaha perkapalan ini kepada **Majalah Gerakan**.

Tambah Carmelita, pelaku usaha di ranah maritim ini masih menunggu detail konsepnya dan blue print untuk menerapkannya seperti apa. Sejauh ini, sektor angkutan laut sudah mengalami lompatan pembangunan sejak asas cabotage diberlakukan pada 2005. Indikatornya antara lain investasi untuk pengadaan kapal mencapai US\$18 miliar, populasi kapal meningkat 120% dan kapasitas kapal tumbuh hingga dua kali lipat. “Kita berharap, pemerintahan Jokowi memperkuat angkutan laut dan membuat lompatan kebijakan seperti beyond cabotage yang kami usulkan,” tukasnya.

Dijelaskan Menko Kemaritiman, program kemaritiman Jokowi bukan hanya tol laut, tetapi juga akan



DOK MAJALAH OG

Carmelita Hartoto  
Ketua Umum INSA

membangun industri galangan kapal yang selama ini seakan terabaikan. Selama ini galangan kapal itu anak tiri. “Kami sepakat harus membangun galangan kapal. Kalau pelabuhan sudah jadi, galangan kapalnya juga harus jadi,” tukas Indroyono.

Justru itu, Ikatan Perusahaan Industri Kapal dan Lepas Pantai Indonesia (Iperindo) terus berjuang agar potensi maritim yang luar biasa tersebut dapat dioptimalkan. Apalagi dengan meningkatnya jumlah armada kapal nasional akibat penerapan “Asas

Cabotage”, industri galangan kapal nasional dapat mengantisipasinya dengan meningkatkan kapasitas dan kemampuan agar tidak kehilangan pasar.

“Ada sekitar 250 galangan kapal, 100 diantara sudah menjadi anggota Iperindo,” ujar Eddy Kurniawan Logam, Ketua Umum Iperindo periode 2014-2018.

Wajar saja, sektor maritim menjadi perhatian khusus oleh pemerintahan Jokowi. Tapi Iperindo terus berjuang meminta untuk keringanan bagi dunia bisnis galangan kapal. Seperti persoalan pembebasan PPN dan Bea Masuk. “Bila ini dihapuskan, mereka akan bangun galangan kapal lebih banyak dan pekerja yang dipekerjakan juga lebih banyak,” ujarnya.

Melihat peluang itu, sudah sepatutnya pemerintah harus lebih *care* kepada industri galangan kapal nasional, yang konon selama ini masih dikuasai asing. “Kepedulian pemerintah misalnya dapat diwujudkan dengan pengakuan akan keberadaan galangan kapal dan pengakuan keberadaan industri penunjang. Pemerintah harus menanggalkan ego sektoral demi memajukan industri perkapalan dalam negeri,” kilah Eddy.

“Siapa bilang galangan kapal nasional tidak mampu membangun kapal? Silakan pesan, dan kalau jelas syarat pembayarannya, kami akan laksanakan pembangunan kapal-kapal tersebut,” tambah Eddy.

Kemampuan galangan nasional saat ini terus bertumbuh sejalan dengan program pemberdayaan angkutan laut nasional. Tetapi, pertumbuhan tersebut belum optimal akibat hambatan kebijakan fiskal dan moneter yang memberatkan.

Sebagaimana diberitakan, Menko Kemaritiman Indroyono Soesilo mengatakan bentuk insentif bagi galangan kapal saat ini sedang dimatangkan. Bentuk insentif itu antara lain bea masuk 0% untuk komponen

impor tertentu, penyederhanaan prosedur bea masuk ditanggung pemerintah (BMDTP), opsi Pajak Pertambahan Nilai (PPN) 0%, fasilitas Pajak Penghasilan (PPH) final untuk galangan kapal dan insentif non-fiskal seperti tarif sewa yang kompetitif lahan milik BUMN dan Angkutan Udara.

Nah! Iperindo langsung merespon positif atas insentif tersebut. “Kami saat ini benar-benar menunggu. Kami harap sebelum akhir tahun 2014 sudah terealisasi, sehingga awal 2015 kami dapat merealisasikan investasi yang selama ini tertahan akibat hambatan-hambatan fiskal tersebut,” katanya beberapa waktu lalu sebagaimana disitir [beritatrans.com](http://beritatrans.com).



DOK PRIBADI

Eddy Kurniawan Logam  
Ketua Umum Iperindo

### Perikanan

Di sektor perikanan potensinya sangat besar. Potensi lestari sumberdaya ikan laut diperkirakan sebesar 6,4 juta ton per tahun dengan jumlah tangkapan yang diperbolehkan sebesar 5,2 juta ton atau sekitar 80% dari potensi lestari. Di situ pun masih dimanfaatkan kapal perikanan asing. Makanya tak heran, menurut laporan Menteri Perikanan dan Kelautan Susi Pudjiastuti, kerugian negara mencapai Rp30 triliun per tahun dari illegal fishing itu.





ISTIMEWA

Iwan Ratman  
Ketua Dewan Pembina Komunitas  
Migas Indonesia

Kendati sumber laut Indonesia melimpah ruah, bertolak belakang dengan kehidupan para nelayan dan penduduk sekitar pantai yang hidup di bawah garis kemiskinan. Menurut Mayjend Marinir (Purn) Yussuf Solichien Martadiningrat, PhD., Ketua Umum Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI), mengungkapkan 90 persen nelayan nasional masih hidup di bawah garis kemiskinan.

Lantas, apa solusi untuk mengatasi kemiskinan para nelayan yang rentan ekonomi ini? “Pemerintah perlu mendekatinya dari dua sisi, yaitu meningkatkan pendapatan nelayan dan menekan biaya yang dikeluarkan oleh nelayan dan pembudidaya ikan,” ungkap Dewan Pakar Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia, Suhana, S.Pi, M.Si kepada Yaya Suryadarma dari **Majalah Gerakan**.

Selain itu, yang juga perlu perbaikan adalah infrastruktur pasca tangkap dan panen ikan perlu terus diperbaiki. Misalnya membangun infrastuktur di perkampungan nelayan, seperti memperbaiki jalan-jalan menuju lokasi tambak/kolam ikan milik para pembudidaya ikan, serta perbaikan infrastruktur di setiap Tempat Pelelangan Ikan/Pelabuhan Perikanan, Selain itu, yang tak kalah penting juga perlu penyediaan *coldstorage* di sentra-



ISTIMEWA

Susi Pudjiastuti  
Kementerian Kelautan dan Perikanan

sentra perikanan dan infrastruktur perikanan lainnya yang diperlukan oleh para nelayan dan pembudidaya ikan.

Namun begitu, ada beberapa kebijakan Kementerian Kelautan dan Perikanan yang dipersoalkan oleh Ketua Perhimpunan, yaitu kebijakan moratorium izin kapal asing, transshipment dan ekspor lobster dan kepiting dibatasi. Alasannya, kasihan nasib nelayan, kepiting, lobster merupakan matapencaharian nelayan. Jika tangkapannya dilarang, apa yang bisa diharapkan para nelayan dari hasil laut? Padahal, kebijakan yang diambil oleh Menteri Susi memiliki sasaran jangka panjang yang jauh ke depan. “Kalau kepiting dan lobster – apalagi yang membawa telur ditangkep, maka laut kita akan habis. Memang sih harga kedua komoditas laut tersebut sangat tinggi di Vietnam dan Cina. Tapi kita harus memikirkan jangka panjang.” Begitu alasan Susi dalam rapat kerja di depan komisi IV DPR RI, akhir bulan lalu. Kendati banyak yang protes, Menteri Susi tidak bergeming.

Padaحال kalau dilihat kacamata yang lebih luas dan jauh ke depan. Kebijakan ini diambil tujuannya adalah untuk menyelamatkan kekayaan laut Indonesia. Ini sesuai dengan visi dan misi Presiden Jokowi sesuai dengan janji yang diucapkan pada saat kampanye.



DOK PRIBADI

Suhana, S.Pi, M.Si  
Dewan Pakar Kesatuan Nelayan  
Tradisional Indonesia,

Bahwa Indonesia harus menjadi negara besar di sektor maritim, yakni dengan menitikberatkan arah pembangunan pada sektor kelautan dan perikanan, di mana tujuan akhirnya adalah menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Jadi, sejatinya, setiap kebijakan di bidang perikanan tentu mengarah ke sana (visi dan misi tersebut diatas) Jika selama ini banyak pihak yang merasa terganggu atas kebijakan pemerintah dalam bidang kelautan dan perikanan, karena selama ini bidang ini tidak pernah dilirik oleh pemerintah sehingga menjadi semacam daerah tak bertuan. Sekarang wilayah kelautan dan perikanan mulai ditata, makanya tak heran jika banyak pihak yang merasa dirugikan, termasuk para mafia perikanan yang selama ini menguasai kelautan dan perikanan. Jadi, tentu saja kebijakan ini membuat mereka gerah.

Contohnya, menurut Suhana, kebijakan pelarangan aktivitas transshipment di tengah laut, misalnya sebenarnya sangat baik untuk menekan aktivitas kejahatan perikanan yang kerap terjadi selama ini. “Siapa yang bisa mengawasi jika terjadi transaksi ilegal di tengah laut?” tukasnya.

Menurut data dari Kementerian Perikanan dan Kelautan, pada tahun 2011 terdapat sekitar 20-35 persen



WWW.WWF.COM

ikan tuna yang diekspor ke USA dari Indonesia dilakukan secara illegal, dan unreported. Atau dengan kata lain pada tahun 2011 ada sekitar 3.889 ton – 6.805 ton ikan tuna yang di ekspor secara illegal ke USA dari Indonesia.

“Aktivitas illegal itu sebagian besar dilakukan melalui aktivitas transshipment di tengah laut. Oleh sebab itu kebijakan penghentian transshipment di tengah laut sangat baik untuk menekan aktivitas kejahatan perikanan yang sudah sangat massif di perairan Indonesia,” ujarnya.

Kemudian, terkait moratorium izin kapal asing, Suhana sangat setuju diberlakukan, karena keberadaan kapal-kapal asing di perairan Indonesia selama ini belum memberikan dampak signifikan terhadap ekonomi perikanan nasional dan kesejahteraan nelayan.

Historikalnya, kapal asing secara besar-besaran masuk ke Indonesia dimulai sejak diberlakukannya Undang-Undang No 1 Tahun 1967 tentang Penanaman Modal Asing. Pada tahun 1968-1979, kembali diperkuat dengan adanya Banda Sea Agreement I, II dan III antara pemerintah Indonesia dengan Jepang.

Sejak 1979 sampai periode terakhir pemerintahan Kabinet Indonesia Bersatu Jilid II peran kapal asing terlihat masih sangat dominan dalam melakukan penangkapan ikan di perairan Indonesia. Namun demikian, kebaikan pemerintah Indonesia untuk memberikan izin kapal asing untuk menangkap ikan di perairan Indonesia, justru dimanfaatkan untuk mengeruk sumberdaya ikan di perairan Indonesia dan dibawa langsung ke negaranya masing-masing.

“Jadi, sudah cukup pemerintah Indonesia memberikan Izin Kapal Asing menangkap di perairan Indonesia, saat ini pemerintah harus mendorong seratus persen agar kapal-kapal Indonesia dapat menguasai perairan Indonesia. Sehingga Indonesia benar-benar menjadi Negara Maritim yang kokoh,” jelas Suhana yang masih menyelesaikan Program Doktor Ekonomi Sumberdaya Kelautan Tropika di Institut Pertanian Bogor ini.

### Migas

Kita ingat. Gagasan Presiden Joko Widodo (Jokowi) pada awal pelantikannya, mengingatkan bahwa Laut bukan memisahkan kita, sebaliknya Laut adalah Pemersatu kita. Terobosan

penting menuju visi poros maritim dunia yang sesuai dengan slogan *Jalaseva Jayamahe (Di Lautan Kita Jaya, red)*. Hal ini juga menginsyaratkan fokus arah pembangunan nasional ke depan telah bergeser dengan turut memprioritaskan sektor maritim termasuk energi dan sumber daya mineral.

Kekayaan alam sektor migas yang ada di lautan Indonesia, peta cekungan migas sediment Tersier yang dikeluarkan SKK Migas tahun 2008, menginformasikan ada 86 sebaran cekungan yang berpotensi migas, yang 60 cekungan atau 70% di antaranya terletak seluruh atau sebagiannya di laut. Namun dari 60 cekungan di laut ini, hanya 11 cekungan yang telah berstatus produksi migas. Artinya terdapat 49 cekungan di offshore yang masih berpotensi akan ditemukan lapangan migas baru.

Peluang besar mengawali dan mengembangkan wilayah kelautan yang berpotensi migas menjadi tantangan berat sekaligus kesempatan besar untuk memperkuat keamanan energi nasional secara signifikan termasuk keseimbangan ekonomi kawasan barat dan timur Indonesia, yang pada akhirnya demi kesejahteraan masyarakat luas dan stabilitas nasional.

“Sebetulnya konsep poros maritim bagi dunia migas tidak begitu signifikan. Karena dua bidang ini berdiri masing-masing. Poros maritim lebih fokus kepada logistik dan transportasi,” ujar Iwan Ratman, Ketua Dewan Pembina Komunitas Migas Indonesia kepada **Majalah Gerakan**.

Lanjutnya, untuk kebutuhan offshore kebanyakan menggunakan kapal dan penunjang yang khusus bagi dunia migas. “Mungkin untuk kebutuhan para pekerja offshore seperti makanan dan lain sebagainya bisa. Karena mereka kirim dari port to port, tapi itu kan tidak signifikan,” kilah Iwan yang juga sebagai CEO Petro TC International. ❖



# Masih Banyak yang Harus Dibenahi di Sektor Maritim



**A**pa sih yang dimaksud dengan Poros Maritim, pembangunan berbasis maritim dan seterusnya? Di Media sudah sering dipublikasi bahwa Presiden Jokowi akan mengembangkan pembangunan di sektor maritim. Intinya, semua yang berhubungan dengan maritim, kelautan dan perikanan akan dioptimalkan. Tapi, hingga saat ini, hanya sebagian kecil orang saja yang tahu tentang maksud dan tujuan di atas, kebanyakan yang diketahui hanya sepotong-sepotong tentang maksud dan tujuan dari visi dan misi Presiden Jokowi tentang Poros Maritim.

Maka untuk itu, kami ingin mengupas tuntas tentang visi dan misi Presiden Jokowi tersebut. Untuk mengetahui lebih jauh tentang bidang maritim, serta potensi yang terkandung di dalamnya, kemudian kendalanya apa saja untuk mengembangkan pembangunan Poros Maritim, **Majalah Gerakan** menurunkan hasil wawancara dengan **Suhana Spi, Msi**, Kepala Divisi Riset Pusat Kajian Pembangunan Kelautan dan Perikanan Maritim (PK2PM) Institut Pertanian Bogor (IPB): Petikannya:

*Masyarakat pada umumnya, belum tahu banyak tentang perbedaan antara kelautan dan maritim. Bisa dijelaskan, apa perbedaan Kelautan dan Maritim?*

Secara konstitusi, istilah maritim sudah dibahas sejak Presiden Soekarno. Menurut Peraturan Pemerintah No Nomor 43 Tahun 1965 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengawasan Perindustrian Maritim. Dalam PP 43/1965 dijelaskan kalau berkaitan dengan Perindustrian Maritim, bidang-bidangnya termasuk perindustrian yang bergerak dalam bidang pembuatan dan perbaikan kapal dan semua alat-alat terapung, pembuatan dan perbaikan alat-alat penggerak dan semua perlengkapan kapal serta pembuatan barang-barang pembantu pelengkap untuk melaksanakan pembuatan dan perbaikan kapal. Pokoknya, semua alat-alat terapung serta *salvage*. Begitu....

*Kalau secara harfiah?*

Definisi maritim secara harfiah, sebagaimana dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, menyebutkan bahwa maritim adalah yang berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut. Berdasarkan hal itu jelas, istilah maritim hanya menggambarkan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pelayaran laut,

perkapalan dan kepelabuhanan. Sementara itu terkait sumberdaya laut lainnya, seperti sumberdaya ikan, minyak dan gas, pariwisata bahari belum termaktub dalam definisi maritim.

### ***Kalau istilah kelautan?***

Sedangkan istilah kelautan berkembang sejak Presiden Gus Dur (Alm). Gus Dur mengingatkan bangsa Indonesia terkait isu maritim, dengan dibentuknya Departemen Eksplorasi Laut—sekarang Kementerian Kelautan dan Perikanan. Namun demikian dalam era Gus Dur terlihat ada pergeseran isu dari maritim ke isu kelautan. Gus Dur memandang bahwa laut memiliki potensi sumberdaya alam yang potensial untuk dikembangkan sebagai kekuatan baru ekonomi nasional. Gus Dur memandang laut tidak hanya memiliki potensi maritim saja—perhubungan laut, pelabuhan dan kapal, tetapi juga memiliki potensi sumberdaya alam yang belum tergarap secara optimal.

### ***Di situ, lalu dipopulerkan istilah kelautan?***

Iya, istilah yang dipakai sejak Gus Dur sampai saat ini juga istilah kelautan, bukan maritim. Hal ini dimaksudkan

untuk memayungi isu sumberdaya alam di perairan laut Indonesia. Artinya supaya pembangunan laut bisa dilakukan secara utuh, tidak hanya fokus pada masalah maritim saja seperti ketika jaman Presiden Soekarno. Perspektif pembangunan negara maritim juga didasari bahwa keberlanjutan pembangunan guna mencapai keberlanjutan bangsa Indonesia. Negara maritim adalah negara yang berdaulat, menguasai, mampu mengelola dan memanfaatkan secara berkelanjutan dan memperoleh kemakmuran dari laut. Dengan demikian, apabila membicarakan negara, digunakan istilah negara maritim karena terkait kata sifat yakni mengelola dan memanfaatkan laut untuk kejayaan negaranya. Sedangkan kelautan adalah yang terkait artian fisik dan properti (*physical property*) yakni terkait sumber daya kelautan dan fungsi laut yang digunakan untuk mencapai negara maritim.

### ***Kalau dilihat dari sisi potensi, kira-kira berapa besar sih potensi maritim kita sesungguhnya?***

Oh luar biasa! Dalam kerangka ekonomi kelautan, paling tidak terdapat 7 (tujuh) spektrum strategis sektor

ekonomi yaitu (1) perikanan; (2) pariwisata bahari; (3) pertambangan dan energi kelautan; (4) industri maritim; dan (5) transportasi laut; (6) bangunan kelautan; dan (7) jasa kelautan. Bayangkan, Indonesia memiliki potensi sumberdaya alam kelautan yang dapat menunjang ketujuh sektor tersebut untuk berkembang dan maju sebagai lokomotif ekonomi bangsa. Potensi ekonomi diperkirakan minimal sebesar USD 171 miliar per tahun (Dekin, 2013) dan saat ini belum dimanfaatkan secara optimal dalam pembangunan nasional.

### ***Jadi riilnya, potensi ekonominya seperti apa?***

Sejujurnya, potensinya besar sekali! Hanya saja, pengembangan perekonomian Indonesia belum memanfaatkan potensi kelautan dengan sungguh-sungguh. Ini terlihat dari belum optimumnya perhatian terhadap ekonomi kelautan Indonesia. Potensi kekayaan pesisir dan laut belum menjadi basis ekonomi bagi pembangunan nasional.

### ***Contohnya seperti apa?***

DOK PRIBADI



Oh itu bisa dilihat dari masih kurang berkembangnya kontribusi ekonomi bidang kelautan dalam produk domestik bruto (PDB) nasional. Ini bisa jadi contoh.

**Dibandingkan dengan negara lain?**

Coba bandingkan dengan nilai ekonomi kelautan Jepang, Korea Selatan, China, dan Vietnam. Negara-negara itu yang mampu menyumbang hingga 48% bagi PDB nasionalnya.

**Bisakah kita menyamai mereka?**

Oh potensi kita bahkan lebih besar. Proporsi ini bisa dikatakan besar jika dilihat dari panjang pantai dan kekayaan laut kita! Mereka relatif lebih kecil dibanding Indonesia. Sayangnya, kontribusi bidang kelautan dan perannya dalam kehidupan masyarakat, kurang berkembang. Berdasarkan perhitungan, dengan berbagai keterbatasan data, sejak 1995-2005 kontribusi ekonomi bidang kelautan diperkirakan baru berkisar 20,06%, pada 2000, 22,42% dari total PDB. Pada 2005, sektor pertambangan (minyak, gas, dan mineral) memberikan kontribusi terbesar diikuti perikanan dan pariwisata bahari.

**Secara umum, untuk membangun sektor maritim, apa yang harus dilakukan oleh pemerintah?**

Langkah utama yang perlu dilakukan pemerintah, adalah mempercepat penyusunan kebijakan kelautan (*ocean policy*) yang fokusnya untuk menjadikan Indonesia negara maritim yang sejahtera. *Ocean policy* bisa diposisikan sebagai mainstream pembangunan ekonomi

nasional, dituangkan dalam kebijakan-kebijakan nyata yang implementatif melalui kebijakan ekonomi kelautan (*ocean economic policy*), kebijakan tata kelola kelautan (*ocean governance policy*), kebijakan lingkungan laut (*ocean environment policy*), kebijakan pengembangan budaya bahari (*maritime culture policy*), dan kebijakan keamanan maritim (*maritime security policy*). Dan lima pilar tersebut dijabarkan secara implementatif menjadi program pembangunan negara maritim.

**Lalu apakah perlu pentahapan dalam penerapannya?**

Kebijakan tersebut bisa diacu menjadi pembangunan kelautan jangka pendek, menengah, maupun panjang dalam kerangka besar untuk mengukir masa depan bangsa (*reframing the future*). Dengan demikian, pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kelautan serta fungsi laut dapat dilaksanakan secara holistik, dengan mensinergikan semua sektor yang berkaitan dengan pembangunan nasional.

**Presiden Jokowi sejak awal kampanye sudah mencetuskan gagasan membangun poros maritim. Lalu, apa pandangan Anda soal konsep Poros Maritim?**

Menurut saya konsep poros maritim hendaknya mengacu pada Undang-Undang No 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Dalam undang-undang tersebut sudah diperjelas sektor apa saja yang bergerak dalam bidang kelautan, yaitu sektor perikanan, energi dan sumberdaya mineral, sumberdaya pesisir dan pulau-pulau kecil, sumberdaya non konvensional, industri kelautan, wisata bahari, perhubungan laut dan bangunan laut. Itu tertera jelas di Pasal 14.

**Selama ini, bagaimana sektor tersebut berjalan?**



ISTIMEWA

Selama ini sektor-sektor itu cenderung berjalan sendiri-sendiri tanpa ada suatu keterpaduan. Bahkan di beberapa wilayah cenderung terjadi konflik antar sektor yang bergerak di bidang kelautan. Misalnya konflik antara sektor perikanan dengan Pariwisata Bahari, konflik sektor perikanan dengan perhubungan laut. Oleh sebab itu untuk mewujudkan poros maritim, sektor-sektor itu segera harus dibuat bergerak secara terpadu. Selain itu juga, dukungan sumberdaya manusia kelautan menjadi salah satu kunci utama keberhasilan poros maritim. Pemerintah perlu menyiapkan sumberdaya manusia kelautan yang unggul dan tangguh. Dan pemerintah perlu terus mengembangkan wirausaha-wirausaha baru berbasis sumberdaya kelautan dan perikanan. Hal ini dimaksudkan guna mengoptimalkan pemanfaatan potensi sumberdaya kelautan dan perikanan untuk kesejahteraan masyarakat dan





kelestarian lingkungan.

***Berarti ini memang ide yang tepat digulirkan di era pemerintahan kali ini...***

Iya tepat sekali. Coba liat saja betapa banyaknya potensi bisnis di sektor perikanan yang dapat dikembangkan. Karenanya diperlukan keberpihakan pemerintah untuk terus mendukung pengembangan sumberdaya manusia yang bergerak di sektor ini. Dalam dua tahun terakhir, Badan Pengembangan Sumberdaya Manusia Kelautan dan Perikanan (BPSDMKP) sudah menginisiasi untuk membentuk para wirausaha baru di sektor perikanan melalui program Pusat Pelatihan Mandiri Kelautan dan Perikanan (P2MKP).

***Adakah keterkaitan Poros Maritim dengan Konsep Tol Laut?***

Sebenarnya konsep tol laut itu lebih pada bagaimana menggerakkan sistem transportasi laut, sehingga lalulintas

barang dan manusia antar pulau yang ada di Indonesia dapat berjalan baik. Selain itu juga guna menekan biaya logistik yang sangat tinggi saat ini. Percaya nggak, hari ini tuh, biaya untuk mendatangkan ikan dari China ke sentral pengolahan ikan di Jawa, jauh lebih murah ketimbang mendatangkan ikan dari kawasan Indonesia Timur! Memprihatinkan bukan?

***Itu berarti perdagangan antar pulau masih belum berjalan baik...***

Tepat sekali. Selama ini perdagangan antar pulau di Indonesia memang belum berjalan dengan baik.... Jadi tol laut itu, pada akhirnya harus bisa menekan biaya logistik yang tinggi, menggerakkan perdagangan antar pulau dan meningkatkan konektivitas antar pulau. Dengan tol laut harusnya tidak ada lagi pulau di perbatasan yang tidak terkontrol, masyarakat pulau kecil tidak kekurangan bahan makanan ketika musim badai, dan lain-lain.

***Bagaimana menurut pemantauan Anda, kinerja Menko Kemaritiman sampai saat ini (dalam 100 hari kerjanya)? Adakah terobosan baru di bidang maritim? Apakah sejauh ini sudah dirasakan oleh para stakeholders di bidang maritim?***

Menurut saya dalam 100 hari ini Menko Kemaritiman belum terlihat adanya terobosan yang signifikan. Isu-isu yang diangkat oleh Menko Kemaritiman masih bersifat sektoral, khususnya isu sektor perikanan. Padahal harapan dibentuknya Kemenko Kemaritiman jauh lebih dari itu, perlu keterpaduan antar sektor yang berada di lingkup bidang kelautan. Itulah fungsi Kemenko Kemaritiman. Oleh sebab itu kementerian yang baru ini perlu terus diberikan masukan agar sesuai dengan arah dan harapan masyarakat Indonesia. ❖