

## Tata Kelola Kebijakan Maritim di Indonesia dalam Perspektif *Sound Governance*

**Author:**

Eki Darmawan<sup>1</sup>, Handam<sup>2</sup>, Arwanto Harimas Ginting<sup>3</sup>

**Affiliation:**

Universitas Maritim Raja Ali Haji (UMRAH-Kepulauan Riau), Jl. Raya Dompok, Kota Tanjung Pinang 29115, Indonesia<sup>1</sup>, Universitas Muhammadiyah Makassar (UNISMUH-Makassar), Jl. Sultan Alauddin 259 Rappocini, Kota Makassar 90221, Indonesia<sup>2</sup>, Institut Pemerintahan Dalam Negeri Jl. Raya Bandung-Sumedang KM. 20 Jatinangor 456363, Indonesia<sup>3</sup>

**e-Mail:**

ekidarmawan@umrah.ac.id<sup>1</sup>, handam@unismuh.ac.id<sup>2</sup>, aarwanto@gmail.com<sup>3</sup>

**\*Corresponding author**

Arwanto Harimas Ginting  
Institut Pemerintahan Dalam Negeri (IPDN)  
Email: aarwanto@gmail.com

Received: January 27 ,2020

Revised: April 4 ,2020

Accepted: April 22 ,2020

Available Online: April 30 ,2020

### Abstract

*This study examines how the world maritime axis policy (PMD) by the Indonesian State has a background in the potential of the maritime region that is owned as well as the vision of the president of Indonesia for the period 2019-2024. By using a qualitative method to study a variety of existing literature and analyzed in the perspective of Sound Governance. This study produces an analysis; first; marine inclusiveness policy as a state policy that involves various levels of actors to open access to groups and or regions that have been marginalized so far to the marine potential. Second; making the maritime axis the main economic source for improving welfare. Third; marine resources serve as the world's maritime axis, with the involvement of various countries in the Indo-Pacific specific world as actors involved in the utilization and development of the world's maritime axis.*

**Key Words; Sound Governance, Fisheries Policy, World's Maritime Axis.**

## Abstrak

Penelitian ini mengkaji tentang bagaimana kebijakan poros maritim dunia (PMD) oleh Negara Indonesia yang berlatar belakang potensi wilayah maritim yang di miliki serta sebagai Visi presiden RI periode 2019-2024. Dengan menggunakan metode kualitatif untuk mengkaji berbagai literatur yang telah ada sebelumnya dan dianalisis dalam perspektif Sound Governance. Kajian ini menghasilkan analisis; pertama; kebijakan inklusifitas kelautan sebagai kebijakan negara yang melibatkan berbagai level aktor sampai pada membuka akses pada kelompok dan atau daerah yang terpinggirkan selama ini pada potensi kelautan. Kedua; menjadikan poros maritim sebagai sumber ekonomi utama untuk peningkatan kesejahteraan. Ketiga; sumber daya kelautan dijadikan sebagai poros maritim dunia, dengan pelibatan berbagai negara di dunia khusus Indo-Pasifik sebagai aktor yang terlibat dalam pemanfaatan dan pengembangan poros maritim dunia.

Kata Kunci; Sound Governance, Kebijakan Kelautan, Poros Maritim Dunia.

## Pendahuluan

Tata kelola pemerintahan saat ini terus mengalami perkembangan terutama dalam hal mengelola sector maritim. Pada era globalisasi yang semakin pesat dapat memberi kesempatan bagi Negara-negara yang bercirikan maritim. Hal ini akan membuat perlu dikaji ulang kembali kebijakan dan komitmen Negara dalam membangun Negara maritim.

Pada konteks inilah perlu adanya perubahan dalam orientasi pembangunan khususnya bangsa Indonesia yang biasanya berorientasi daratan (*land based orientation*) berubah ke arah orientasi kelautan (*ocean based orientation*). Untuk penguatan peran sektor kelautan dan

perikanan menjadi penggerak utama (*prime mover*) pertumbuhan perekonomian nasional sebaiknya dipandang sebagai suatu kebijakan yang memiliki pijakan (*foothold*) atau dasar yang kuat dengan tujuan mengangkat perekonomian bangsa (Kusnadi 2003).

Tata kelola mengidentifikasi ketergantungan kekuasaan yang terlibat dalam hubungan antar lembaga yang terlibat dalam aksi kolektif. Dalam hubungan tata kelola, tidak ada satu organisasi pun yang dapat dengan mudah memerintah, meskipun satu organisasi dapat mendominasi proses pertukaran tertentu. Pemerintah tingkat nasional atau lembaga

DOI: <https://doi.org/10.33701/jt.v12i1.822>

lain mungkin berusaha untuk memaksakan kontrol, tetapi ada ketegangan yang terus-menerus antara keinginan untuk tindakan otoritatif dan ketergantungan pada kepatuhan dan tindakan orang lain (Rhodes, 1996).

Mengatur dari perspektif tata kelola selalu merupakan proses interaktif karena tidak ada aktor tunggal, publik atau swasta, yang memiliki pengetahuan dan kapasitas sumber daya untuk mengatasi masalah secara sepihak (Kooiman, 1993).

Indonesia sendiri dengan terbitnya Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Aturan itu mencakup dua dokumen penting bagi kebijakan kelautan Indonesia yakni dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia dan Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia 2016-2019. Kedua dokumen itu tercantum dalam Lampiran I dan II dan merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Presiden itu dan memiliki dua fungsi. Peraturan Presiden tersebut menjadi pedoman kementerian atau lembaga dan pemerintah daerah untuk melakukan perencanaan, pelaksanaan, serta pemantauan dan evaluasi pembangunan

sektor kelautan untuk mewujudkan poros maritim dunia.

Kondisi ini membuka wacana dan gerakan baru di seluruh aspek kehidupan masyarakat termasuk dalam dunia pemerintahan. Dalam tata kelola pemerintahan selalu mengedepankan aspek *Good Governance* (GG), dimana konsep ini menyeruak hadir di tengah arus dinamika globalisasi di dunia yang mempengaruhi kinerja organisasi pemerintahan bahkan kinerja kebijakan apapun yang dibuat oleh pemerintah. Dengan GG yang seolah-olah telah menjadi kebenaran yang *absolut* dalam wacana demokrasi, administrasi publik dan pemerintahan. Kata “good” menjadi sesuatu yang hegemonik dan seragam. Proses penyeragaman atas sesuatu yang disebut “good” itu juga dilakukan tak jarang dengan paksaan.

Beberapa penelitian terdahulu yang mengkaji mengenai kebijakan maritim di Indonesia dapat diuraikan sebagai berikut :

**Tabel 1.1.** Literatur dan Penelitian Terdahulu

Peneliti	Hasil
Fathun (2016)	Menjelaskan bahwa faktor yang mempengaruhi munculnya kebijakan geopolitik poros maritim di Era Jokowi adalah faktor interpretasi struktur

DOI: <https://doi.org/10.33701/jt.v12i1.822>

<p>geopolitik terkait dengan ancaman keamanan maritim di Indonesia</p> <p>Al Syahrin, M. N. (2018). Pembangunan kekuatan pertahanan membutuhkan kemampuan ekonomi yang kuat. Ekonomi dan keamanan merupakan dua aspek yang tidak terpisahkan dan saling mendukung sebagai upaya mewujudkan cita cita Indonesia sebagai negara maritim dunia</p>	<p>negeri ini ternyata masih jauh tertinggal dibanding dengan negara-negara lain dalam hal kuantitas dan kualitasnya. Dari perspektif kebijakan, tantangan utamanya adalah mereformasi peranan dan posisi pemerintah dalam pembangunan dan pengelolaan pelabuhan. Dalam hal ini, pemerintah, idealnya, perlu mengambil tiga langkah berikut. Pertama, mendesain kembali peraturan dan kebijakan untuk mendorong partisipasi sektor swasta. Kedua, memperkuat implementasi Undang- Undang No. 2 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pengadaan Lahan dengan melibatkan pemerintah daerah dalam proses eksekusi pembebasan lahan. Ketiga, mempersiapkan secara lebih matang proyek-proyek pelabuhan yang akan ditawarkan kepada sektor swasta.</p>
<p>Nainggolan, P. P. (2016). Pada Kebijakan Poros Maritim Dunia yang gencar dilakukan Indonesia terdapat respons negara lain yang tidak konsisten dalam kebijakan investasi mereka terhadap pembangunan infrastruktur, serta munculnya sikap yang kritis dan bahkan asertif terhadap penegakan hukum di laut Indonesia.</p>	<p>Rustam, I. (2016). Kebijakan membentuk Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) menjadikan Indonesia sebagai Negara 'terbuka'. Hingga kini, berbagai pelayaran dan penerbangan asing dengan bebas berlalu lalang memotong wilayah Indonesia. Ancaman keamanan pada tiga jalur ALKI menjadi tantangan bagi pemerintah Indonesia dalam menuju cita-cita poros maritim.</p>
<p>Hanim, L., &amp; Noorman, M. S. N. (2018). Sumber daya kelautan memiliki potensi yang sangat besar untuk pengembangan ekonomi nasional dalam rangka mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia, meskipun demikian pengaturan dan pemanfaatannya harus dilaksanakan secara seksama agar tidak terjadi kerusakan populasi, habitat dan ekosistem. Sebagai negara berkembang, secepatnya Indonesia menjalin dan memperkuat kerjasama bersama negara maju untuk pengembangan teknologi eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut. Selain itu, untuk mewujudkan cita Indonesia sebagai pusat dari maritim dunia, maka Indonesia harus memprioritaskan peningkatan keselamatan dan keamanan daerah laut.</p>	<p>Sumber: Olahan Penulis, 2020</p>
<p>Adam, L., &amp; Dwiastuti, I. (2015). Kebijakan Poros Maritim dalam meningkatkan Kinerja pelabuhan akan memengaruhi efisiensi dalam proses produksi dan distribusi. Tulisan ini menunjukkan bahwa meskipun memegang peranan penting dalam perekonomian Indonesia, pelabuhan di</p>	<p>Dari berbagai sumber penelitian diatas perlu dipertimbangkan tata kelola pemerintahan seperti apa yang dimaksud oleh Ali Farazmand (2004), secara tegas menyebutnya kondisi ini sebagai bagian dari praktek penyesuaian struktural (<i>structural adjustment programs / SAPs</i>). Namun pada kenyataannya di berbagai belahan dunia <i>Good Governance</i> merupakan program yang diintrodusir oleh</p>

beberapa lembaga-lembaga donor dari internasional, seperti WB, IMF, ADB, UNDP, EU dan sebagainya. Indikator ini merujuk pada sesuatu yang disebut “good” dan hal ini juga dibawa jauh dari Amerika Serikat atau Eropa untuk kemudian dapat dipakai dalam mengukur berbagai praktek di Negara-negara berkembang, baik di Asia, Afrika maupun Amerika Selatan/Karibia.

Tidak ada ruang bagi lokalitas untuk mendefinisikan “good” menurut keyakinan mereka. Term ‘good’ dalam *Good Governance* adalah *westernized* dan telah diabsolutkan sedemikian rupa kemudian terkadang mendekati ‘God’ .

Menurut Schmitz (1995), pada kondisi utama dari apa yang seharusnya dilakukan negara-negara sedang berkembang bukanlah apakah mereka harus demokratis atau otokratis, namun yang semestinya menjadi perhatian adalah apakah Negara-negara ini memiliki kehendak dalam mengelola dan menciptakan kerangka kerja kebijakan yang cocok kemudian kerangka ini dibutuhkan untuk menciptakan pasar-pasar yang cukup efisien. Kemudian juga apakah mereka bersedia mengawal keberhasilan

implementasi dari beberapa program liberalisasi ekonomi seperti yang dimandatkan oleh lembaga-lembaga donor dan kreditor internasional tersebut.

Aspek dasar dari *Sound Governance* terdiri dari 4 aktor dan 5 komponen yang penting. Empat aktor sudah kita ketahui yaitu membangun inklusifitas relasi politik antara negara, *civil society*, bisnis dan kekuatan internasional. Kekuatan internasional di sini mencakup korporasi global, organisasi dan perjanjian internasional (Farazmand 2004).

Kemudian 5 komponennya adalah mencakup reformasi struktur, proses, nilai, kebijakan dan manajemen. Kita menyadari bahwa dalam sebuah proses transformasi kelima hal tersebut merupakan sebuah bagian integral. Eksklusivitas yang terjadi selama ini adalah terjadi pada masing-masing organisasi/elemen menjalankan kelima komponen itu secara sendiri-sendiri. Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) juga memiliki nilai dan kebijakannya sendiri yang diaplikasikan dalam struktur dan manajemen organisasinya. Dimana proses tersebut sulit untuk dikompromikan dengan negara, swasta apalagi aktor-aktor global

dan demikian pula sebaliknya. Dalam hal ini, *Sound Governance* juga menggagas sebuah konstruksi ideal bagi hubungan antara 4 aktor yang ada (Farazmand, 2004).

Pada term "*Sound*" menggantikan "*Good*" adalah dalam rangka penghormatan terhadap kenyataan keragaman (*diversity*). Karena, ketika istilah "*Good*" yang dipakai maka di dalamnya pasti akan terjadi pemaksaan standar nilai yang telah ditentukan. Kondisi ini terjadi diberbagai proyek dari *World Bank*, ADB dan UNDP tentang *Good Governance* juga telah memiliki alat ukur matematis tentang indikator dari "*Good*". Sedangkan dalam konsep "*Sound*", pada term ini bisa diartikan layak, atau pantas bahkan lebih ideal dalam konteksnya.

Jika melihat wilayah air yang jauh lebih luas dibanding daratan, serta posisi yang strategis, sudah sewajarnya apabila Indonesia memiliki kepentingan fundamental untuk menguasai dan memanfaatkan laut, memiliki identitas dan budaya maritim yang kuat, serta memanfaatkan posisi strategis untuk kemaslahatan bangsa dan menciptakan

keamanan di kawasan sesuai dengan amanat konstitusi.

Untuk itu tata kelola pemerintahan juga semestinya menyesuaikan kondisi perkembangan dunia. Maka konsep *Sound Governance* menjadi pertimbangan yang semestinya dijadikan pemerintah untuk menghadapi era pasar dunia yang begitu berpengaruh terhadap segala aspek, salah satunya ialah masalah kelautan. Dunia Internasional semestinya menjadi pertimbangan yang harus diantisipasi pemerintah dalam membuat kebijakn agar tidak terjadi kontaminasi kepentingan dari luar yang besar.

Pada pembahasan ini akan dilihat bagaimana kondisi Indonesia mengaplikasikan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Dimana Potensi sumber daya kelautan yang melimpah dan adanya sejarah kejayaan maritim di masa lalu, sehingga semangat membangkitkan kembali kejayaan maritim Indonesia adalah bukan hal yang mustahil. Hal ini akan dilihat pada term *Sound Governance*, dimana untuk melihat pergulatan aktor dalam relasi politik antara

negara, *civil society*, bisnis dan kekuatan internasional.

Untuk itu, visi kelautan menjadi tuntutan dan kebutuhan bagi bangsa Indonesia. Visi kelautan tersebut dituangkan dalam visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yaitu Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. (Lampiran I Perpres No.16/2017)

Pada prosesnya, dalam langkah untuk mengimplementasikan visi Poros Maritim Dunia, perlu pertimbangan percepatan pembangunan kelautan yang harus diupayakan dalam kerangka menyejahterakan seluruh rakyat Indonesia. Bagaimana peran, potensi, dan peluang Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia perlu dirumuskan secara jelas. Unsur-unsur kemaritiman yang sangat luas, membutuhkan adanya diferensiasi, pemilihan terhadap aspek mana yang akan menjadi fokus untuk diprioritaskan.

### Metode Penelitian

Metode yang dipergunakan adalah metode kualitatif yang akan dijelaskan secara deskriptif. Analisis dilakukan dengan studi literatur yaitu berisi kajian lain dan teori yang relevan dengan masalah-masalah penelitian dan sumber lain seperti berita di media masa dan internet. Dari sumber studi pustaka ini penulis menganalisa kembali masalah tata kelola pemerintahan dalam hal mengelola maritim selama ini melalui perspektif *sound governance*.

### Hasil dan Pembahasan

Tata kelola pemerintahan pada kebijakan kelautan disini apakah sudah melakukan penyesuaian terhadap pola pikir, pola sikap, dan pola tindak bangsa yang didasari oleh kesadaran ruang kelautan tempat bangsa Indonesia berada melalui pembangunan yang berorientasi kelautan akan dilihat dengan pendekatan '*Sound Governance*' dimana akan diulas kedalam beberapa sub-bab berikut ini sesuai komponen aktor pada konsep *sound governance*.

*Inklusifitas Negara pada kebijakan Kelautan di Indonesia*

Pada Era Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) yang terjadi saat ini sudah menjadi salah satu penyebab berkembang dan meningkatnya volume perdagangan serta produktifitas ekonomi. Kedua hal tersebut seharusnya bisa membuat Indonesia menterjemahkan ini sebagai sebuah peluang dan upaya untuk memperkuat jati diri sebagai negara dengan konsep poros maritim dunia (Jamil, 2015).

Kondisi laut dapat menjadi dimensi geografis yang sangat vital bagi keamanan dan kesejahteraan suatu negara. Lewat laut, peradaban manusia akan mampu mengembangkan mobilitas barang dan orang, kemudian dapat juga memperhitungkan kekuatan militer secara masif. Pada saat ini, teknologi manusia dirasa masih belum mampu memanfaatkan dimensi udara dan angkasa luar, sedangkan dimensi daratan memiliki keterbatasan dalam perhubungan karena terpisah oleh lautan. Untuk itu, dengan adanya kesadaran pada kondisi ini, visi Presiden Joko Widodo atas Poros Maritim Dunia (PDM) menjadi sangat relevan, khususnya dalam dinamika lingkungan strategis yang tentunya akan condong benuasa maritim.

Namun dengan kondisi bangsa yang sudah terbiasa pada pembangunan daratan apakah kebijakan ini bisa dikembangkan secara inklusif. Pada Istilah ini, pembangunan inklusif sering disampaikan dan secara umum dapat diartikan sebagai oposit dari pembangunan yang eksklusif, yaitu pembangunan yang hanya menguntungkan kelompok eksklusif tertentu saja.

Kesadaran dalam memahami mengenai pentingnya pembangunan yang inklusif timbul setelah terlihat realitas bahwa pembangunan nasional yang telah menghasilkan pertumbuhan ekonomi (*growth*) yang cukup tinggi namun tidak berdampak dan tidak sepenuhnya dinikmati oleh kelompok miskin di perdesaan atau di daerah kumuh pinggiran perkotaan. Meskipun ekonomi tumbuh pesat, namun jumlah masyarakat di bawah garis kemiskinan juga tidak banyak berkurang, terutama masyarakat pesisir.

Pembangunan inklusif adalah sebuah pendekatan pembangunan yang mencoba memasukkan beberapa kelompok-kelompok dan daerah-daerah yang tidak terlalu baik untuk diakses oleh proses pembangunan



atau tereksklusi sosial dalam keterlibatan pada sebuah proses pembangunan, atau biasa disebut dengan inklusi sosial.

Dalam Rencana Pembangunan Nasional, secara eksplisit tersampaikan pentingnya pembangunan ekonomi yang inklusif dan berkeadilan. Dalam kondisi ini dijelaskan bahwa pembangunan ekonomi yang mengarah eksklusif hanya menyertakan semua kelompok masyarakat dan golongan tertentu, kemudian masyarakat yang berada di wilayah-wilayah yang terpencil dan terisolasi perlu juga diperhatikan untuk dilibatkan dalam perencanaan pembangunan yang eksklusif sehingga lebih inklusif.

Pembangunan yang inklusif dan berkeadilan juga dicerminkan dari segi proses perumusan kebijakan dan implementasinya, yaitu harus melibatkan para pemangku kepentingan untuk dapat berperan aktif dan bekerjasama dengan membangun sebuah konsensus yang lebih memihak kepada masyarakat terutama yang masih tertinggal.

Selanjutnya, beberapa kebijakan tersebut harus dijalankan secara afirmatif karena untuk mengatasi kesenjangan,

ketertinggalan, maupun kemiskinan yang masih menjadi problema kehidupan sebagian besar masyarakat di Indonesia.

Hal yang semestinya perlu diperhatikan ialah: (1) peningkatan pada kesejahteraan masyarakat, (2) kesadaran pada potensi kelautan, dan (3) berorientasi pada lingkungan yang berkelanjutan.

#### *Kesiapan Civil society dalam Visi Poros Maritim Dunia*

Sektor kelautan dan perikanan dalam pembangunan nasional sangat berperan penting terutama untuk mendorong pertumbuhan pada agro industri melalui penyediaan bahan baku, meningkatkan devisa melalui peningkatan ekspor hasil produk kelautan dan perikanan, meningkatkan kesempatan dan peluang terbukanya lapangan kerja, meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan petani atau nelayan serta menunjang kepada pembangunan nasional melalui kontribusi pajak dari transaksi yang ada (Hanim *et al*,2018).

Potensi dan tantangan yang dimiliki Indonesia sebagai konsekuensi dari reorientasi kebijakan pembangunan menuju pengembangan perekonomian maritim

DOI: <https://doi.org/10.33701/jt.v12i1.822>

harus dikembangkan, maka dalam paradigma pembangunan sektor kelautan dan perikananpun harus mulai perlahan digeser menjadi prioritas pembangunan ekonomi masyarakat.

Dalam upaya tersebut, orientasi pembangunan ekonomi masyarakat pada wilayah maritim harus terintegrasi dengan pembangunan wilayah daratan. Selanjutnya, Pembangunan maritim pada akhirnya akan membantu peningkatan pada efisiensi dan efektivitas dalam aktivitas perekonomian yang juga terus berkembang di wilayah darat. Sehingga, akan terjadi efek domino yang secara bertahap akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, khususnya masyarakat di wilayah pesisir (Hanim *et al*, 2018).

Mesti dilakukan perubahan pembangunan yang dilakukan dengan cara mengkombinasikan berbagai aktifitas laut dan darat menjadi kesatuan kegiatan pada nusantara. Potensi kelautan di Indonesia yang selama ini menjadi dasar penguatan struktur ekonomi harus dapat dibangun perindustrian yang semakin maju dan modern (terutama di bidang kelautan) (Jamil, 2015).

Dalam pengembangan ini juga meliputi pertambangan dan energi, migas, pariwisata bahari, jasa kelautan dan bangunan kelautan, kemudian juga pembangunan atas sarana transportasi dan sumber daya yang ada di laut. Ekonomi maritim harus menjadi poros pembangunan untuk meningkatkan dan pemeratakan kesejahteraan social (Jamil, 2015).

#### *Bisnis pada Sektor Kelautan di Indonesia*

Menurut Dahuri (2020), selaku Ketua Umum Masyarakat Akuakultur Indonesia dan juga Guru Besar Fakultas Perikanan dan Kelautan IPB, pada kondisi di tengah lesunya sektor-sektor ekonomi di daratan, seperti insudtri tekstil, elektronik, properti, sawit, batu bara, dan mineral, akibat perlambatan ekonomi global, sektor-sektor ekonomi kelautan seharusnya dapat menjadi penyelamat dari berbagai masalah di negara ini. Perlambatan ekonomi global akan membuat Indonesia dihadapkan pada banyak masalah seperti menurunnya pendapatan negara, penurunan kinerja ekspor, meningkatnya kemiskinan, serta masih tingginya angka pengangguran di berbagai daerah.

Dalam hal ini, Ia menjelaskan potensi total nilai ekonomi terletak pada 11 sektor kelautan Indonesia yang diperkirakan sebesar 1,3 triliun dolar AS per tahunnya atau sekitar 1,4 kali PDB dan tujuh kali APBN 2016.

Adapun banyak tenaga kerja yang bisa disediakan berjumlah sekitar 45 juta orang atau sama dengan sepertiga dari total angkatan kerja nasional. Sebelas sektor yang dimaksud adalah perikanan tangkap, perikanan budidaya, industri pengolahan hasil perikanan, dan *seafood*, industri pada bioteknologi kelautan serta energi dan sumber daya mineral. Kemudian sektor pariwisata bahari, perhubungan laut, sumber daya wilayah pulau-pulau kecil, kehutanan pesisir (*coastal forestry*), industri dan jasa maritim, serta sumber daya alam dan jasa-jasa lingkungan non konvensional lainnya.

Salah satu contoh usaha akuakultur, Jika melihat perkembangan dan mengingat usaha akuakultur hampir semuanya berlokasi di wilayah-wilayah pesisir, pulau-pulau kecil, pedesaan, dan wilayah perbatasan, pembangunan dan bisnis akuakultur akan membangkitkan pusat-

pusat pertumbuhan pada ekonomi dan kemakmuran baru di luar Jawa yang menyebar di seluruh wilayah Kesatuan Indonesia.

Dengan demikian, masalah kronis lainnya seperti disparitas pembangunan antar wilayah yang banyak timpang akan ikut terbantu pertumbuhannya. Pulau Jawa yang luasnya hanya 5,5 persen total luas wilayah Indonesia menyumbangkan 60 persen terhadap perekonomian nasional (PDB), juga bakal lebih seimbang, produktif, dan berdaya saing.

Dengan fakta dan kondisi tersebut, sektor akuakultur bagi Indonesia seperti “Raksasa ekonomi yang tertidur (*The Sleeping Economy Giant*)”. Sangat disayangkan, hampir dua tahun pemerintahan Kabinet Kerja, kebijakan dan program Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) fokusnya (lebih dari 60 persen) pada perikanan tangkap, terutama penenggelaman kapal. Fakta ini membuat kesejahteraan nelayan justru terkorbankan dan akuakultur dipandang sebelah mata. Padahal, nilai ekonomi langsung (ikan hasil tangkapan dari laut) hanya sekitar 14 miliar

dolar AS, atau enam persen dari potensi total nilai ekonomi langsung akuakultur.

#### *Pengaruh Kekuatan Internasional pada Kebijakan Kelautan di Indonesia*

Dengan meningkatnya kemakmuran di kawasan Indo Pasifik, pada negara-negara eksportir saling berkompetisi untuk memasarkan produknya dalam kawasan tersebut. Dari persaingan itu membuat semakin tidak terbatas pada tingkat perdagangan internasional, namun juga pada investasi langsung ke sejumlah pasar di Indo-Pasifik untuk jaringan pada tahap distribusi, kemudian industri manufaktur serta investasi pembangunan prasarana ekonomi seperti pelabuhan, jalan raya, jalur kereta api, pembangkit listrik serta perbankan.

Persaingan pada sejumlah negara dalam berinvestasi di pasar regional ini juga turut andil dalam mengakselerasi pertumbuhan ekonomi yang signifikan sehingga kawasan Indo-Pasifik semakin maju dan semakin menarik minat investor asing (Montratama, 2016).

Kawasan Indo Pasifik ini meliputi negara-negara besar (*great powers*) misal Cina, Jepang, India, dan AS serta sejumlah

negara sedang (*middle powers*) seperti Australia, Korea Selatan, Taiwan, dan negara-negara kaya di Timur Tengah. Keberadaan sejumlah negara besar dan sedang ini membuat perairan di Indo Pasifik tidak saja menjadi perairan dengan lalu lintas pelayaran tersibuk di dunia, namun juga menjadi muara konflik kepentingan kekuatan besar untuk merebut kendali atas jalur pelayaran laut di Indo-Pasifik. Kekuatan besar seperti AS dan Cina telah membangun alignment secara bilateral maupun multilateral untuk menjamin kepentingan nasionalnya atas navigasi di laut (Montratama, 2016).

Dari kondisi diatas jika melihat pada konsepsi PMD yang disampaikan Presiden Joko Widodo masih sangat abstrak. Terlebih saat ini, Presiden semakin jarang menyampaikan tentang visi ini. Hal ini membuat terjadi berbagai silang pendapat tentang penafsiran PMD tersebut. Dari sejumlah analisa di forum akademik, setidaknya ada beberapa kelompok pendapat tentang definisi PMD. Pembagian kelompok ini terutama dikarenakan perbedaan pendapat tentang makna kata "poros" dalam PMD. Kelompok pertama

memaknai kata poros sebagai pusat atau sumbu. PMD diartikan sebagai visi untuk menjadikan Indonesia sebagai pusat atau sumbu aktivitas kelautan dunia. Bagi kelompok pertama, PMD diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris dengan *Global Maritime Fulcrum* (GMF) (Montratama, 2016).

Kemudian kelompok kedua memaknai dari kata poros sebagai sebuah *alignment*, sama seperti *alignment* dalam konteks poros politik. Bagi kelompok kedua, PMD diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris menjadi *Global Maritime Axis* (GMA). Pada kelompok kedua, Visi dari PMD adalah membangun *alignment* dengan konteks kekuatan lain di kawasan regional yang dapat menunjang posisi strategis dan kepentingan nasional Indonesia untuk menjadi pemain di tingkatan global dibidang maritim.

Sedangkan kelompok ketiga memaknai kata poros maritim sebagai jalur pelayaran maritim. Pada Visi PMD dimaksudkan untuk menjadikan Negara Indonesia sebagai penguasa dan pengendali jalur pelayaran maritim di dunia. Kelompok ini juga menerjemahkan PMD menjadi

*Global Maritime Nexus* (GMN) (Montratama, 2016).

Lokasi dan kondisi geografis Negara Indonesia amat strategis. Kondisi ini bahkan berada di persimpangan antara dua samudra, dan empat benua (Asia Daratan-Australia-Afrika-Amerika), dua peradaban (Timur-Barat), berbagai agama, berbagai ras (Mongoloid, Kaukasian, Melanesia), dan didukung dua kekuatan perdagangan besar (AS-Cina) dan dilintasi jalur pelayaran tersibuk di dunia. Lokasi yang sangat unik ini merupakan modal dasar yang seharusnya dapat dimanfaatkan Indonesia untuk memiliki posisi strategis dalam bidang kelautan untuk dunia.

### Kesimpulan

Pembangunan poros maritim dunia sebagai visi pembangunan nasional juga sekaligus sebagai visi Global negara Indonesia untuk mengembangkan peradaban baru dunia dalam mengembangkan potensi kelautan yang inklusif. Ada tiga model untuk meletak wilayah maritim indonesia sebagai poros maritim dunia, yaitu; pertama, menetapkan kebijakan inklusif terhadap sektor kelautan

sebagai basis pembangunan maritim indonesia dengan membuka akses yang luas terhadap masyarakat khususnya masyarakat yang kesulitan dalam mengakses sumber daya kelautan. Yang kedua; menjadikan laut sebagai sumber penghidupan dan peningkatan ekonomi masyarakat indonesia khususnya dan masyarakat dunia pada umumnya. Yang ketiga; menjadikan wilayah laut indonesia sebagai poros maritim dunia dengan pelibatan berbagai masyarakat luas dan negara-negara di dunia khususnya kawasan Indo-Pacific.

Pemerintah dalam konsep tata kelola memiliki tugas, pertama, mengidentifikasi pemangku kepentingan utama kemudian mengembangkan hubungan antar pihak pihak yang terkait, kedua, mempengaruhi dan mengarahkan hubungan untuk memperoleh hasil, dan ketiga membangun mekanisme untuk koordinasi yang efektif.

Pemerintah dalam tata kelola juga harus mampu melihat dan merubah sistem hirarki masa lalu dengan melihat dan mengakui kegagalan, bahkan ketika pemerintah sudah menemukan tata kelola yang baru, kegagalan masih mungkin terjadi seperti adanya ketidaksepahaman dan

ketegangan dengan masyarakat sipil, ketidaksamaan organisasi yang terlibat antar sektor seperti swasta, publik, dan lain-lain.

## References

1. Adam, L., & Dwiastuti, I. (2015). Membangun poros Maritim Melalui Pelabuhan. *Masyarakat Indonesia*, 41(2), 163-176./<http://dx.doi.org/10.14203/jmi.v41i2.343>
2. Al Syahrin, M. N. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1-17./ <https://doi.org/10.14710/ip.v3i1.20175>
3. Dahuri, Romin. (2015). Potensi Sektor Kelautan Indonesia 1,3 Triliun Dolar AS per Tahun <https://www.republika.co.id/berita/jurnalisme-warga/wacana/16/11/15/ogoboq396-potensi-sektor-kelautan-indonesia-13-triliun-dolar-as-per-tahun>, (diakses pada 25/01/2020)
4. Farazmand, A. (2004). *Sound governance in the age of globalization: A conceptual framework. Sound governance: Policy and administrative innovations*, 123.
5. Fathun, L. M. (2016). Kebijakan Geopolitik Poros Maritim Di Era Jokowi. *Yogyakarta: MIHI UMY*.
6. Hanim, L., & Noorman, M. S. N. (2018). Kebijakan Kelautan Dalam Rangka Menjaga Dan Mengelola Sumber Daya

- Alam Laut Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia. *Legality: Jurnal Ilmiah Hukum*, 25(1), 1-12./ <https://doi.org/10.22219/jihl.v25i1.5985>
7. Jamil, Muhammad. (2015). Indonesia Poros Maritim Dunia Menuju Ekonomi Berbasis Kelautan, [http://www.kompasiana.com/muhammad/indonesia-poros-maritim-dunia-menuju-ekonomi-berbasiskelautan\\_54f38221745513962b6c789b](http://www.kompasiana.com/muhammad/indonesia-poros-maritim-dunia-menuju-ekonomi-berbasiskelautan_54f38221745513962b6c789b), (diakses pada 25/01/2020)
  8. Kooiman, J. (Ed.). (1993). *Modern governance: new government-society interactions*. Sage.
  9. Kusnadi. (2003). *Akar Kemiskinan Nelayan*. LKiS : Yogyakarta.
  10. Montratama, I. (2016). Rekonstruksi Politik Luar Negeri Indonesia di Tengah Dinamika Lingkungan Strategis Indo-Pasifik Abad ke-21. *Intermestic: Journal of International Studies*, 1(1), 36-61./ <http://dx.doi.org/10.24198/intermestic.v1n1.4>.
  11. Nainggolan, P. P. (2016). Kebijakan poros maritim dunia Joko Widodo dan implikasi internasionalnya. *Jurnal Politica Dinamika Masalah Politik Dalam Negeri dan Hubungan Internasional*, 6(2). / <https://doi.org/10.22212/jp.v6i2.312>
  12. Rhodes, R. A. W. (1996). *The new governance: governing without government*. *Political studies*, 44(4), 652-667./ <https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x>
  13. Rustam, I. (2016). Tantangan ALKI dalam Mewujudkan Cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Indonesian Perspective*, 1(1), 1-21./ <https://doi.org/10.14710/ip.v1i1.10426>
  14. Schmitz, H. (1995). *Collective efficiency: Growth path for small-scale industry*. *The journal of development studies*, 31(4), 529-566. / <https://doi.org/10.1080/00220389508422377>