

**Pemerintah Daerah dan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia  
(Hambatan dan Tantangan)**  
*Local Government and Indonesia as Global Maritime Fulcrum  
(Obstacles and Challenges)*

Mahendra Putra Kurnia  
Fakultas Hukum Universitas Mulawarman  
Jl.Sambaliung Kampus Gunung Kelua Samarinda  
e-mail: mp\_sheva@yahoo.com

**Abstraksi**

Indonesia memiliki histori yang cukup panjang sebagai negara maritim, baik sebelum atau sesudah kemerdekaan. Sejarah panjang tersebut diikuti dengan potensi sumber daya kelautan yang seolah tak pernah habis. Pasang surut sebagai negara maritim terjadi pada setiap periode pemerintahan, pada era pemerintahan setelah reformasi, jatidiri sebagai negara maritim dibentangkan lagi secara perlahan namun berkekuatan hukum tetap dalam berbagai macam peraturan perundang-undangan. Tanggung jawab mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, tidak saja menjadi obligasi Pemerintah Pusat, tetapi secara bersama dengan Pemerintah Daerah dan rakyat Indonesia secara keseluruhan, namun demikian kewenangan dan sumber daya Pemerintah Daerah yang sedikit terbatas dapat menjadi hambatan sekaligus tantangan untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Penguatan Pemerintah Daerah dalam mengelola laut secara proporsional yang diawali dengan membangkitkan kembali jiwa maritim dan diikuti dengan penguatan sumber daya manusia, kelembagaan, perencanaan berbasis kesadaran ruang, dan hukum dapat menjadi alternatif yang dapat ditempuh untuk mendukung dan mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia di masa depan.

Kata Kunci: maritim, pemerintah daerah, dan laut.

**Abstract**

Indonesia has a long history as a maritime country, either before or after independence. The long history is followed by the potential of marine resources that never seem to run out. Tidal as a maritime state occurs in every period of government, in the era of government after the reformation, the identity as a maritime country spread again in various regulations. The responsibility of realizing Indonesia as the global maritime fulcrum is not only a central government bond, but jointly with the Local Government and Indonesian people, however the limitation of authority and resources of Local Government can be both an obstacle and a challenge to realize Indonesia as a fulcrum of maritime activity. The strengthening of the Local Government's in managing the sea proportionally starting with the revival of maritime spirit and followed by strengthening of human resources, institutions, spatial based awareness planning, and law can be an alternative that can be taken to support and realize Indonesia as a fulcrum of maritime activity in the future.

Key Words: maritime, local government, and marine.

## **I. Pendahuluan**

“Nenek moyangku orang pelaut...” bait dari sebuah lagu legendaris yang didendangkan oleh setiap orang tua kepada anaknya ketika menjelang tidur atau diajarkan oleh guru taman kanak-kanak kepada muridnya. Tentu saja sang pencipta lagu (ibu Sud) tidak sedang berhalusinasi ketika menciptakan lagu tersebut, pun demikian dengan para orang tua atau guru mendedangkan lagu tersebut untuk anak atau muridnya. Lagu tersebut mengandung makna dan fakta sejarah penting bangsa Indonesia (nusantara pada masa sebelum kemerdekaan). Sejarah mengenai hubungan antara bangsa/manusia Indonesia dan alam laut yang menjadi bagian tak terpisahkan dari hidup orang-orang pada masa itu. Sang pencipta lagu memotret fakta tersebut untuk kemudian menyajikannya dalam sebuah lagu yang sarat makna historis dan kejayaan.

Sejarah akan kejayaan di laut yang ditorehkan kerajaan-kerajaan di bumi nusantara pada masa lampau adalah benar adanya, terlepas dari faktor pada saat itu memang hanya jalur laut yang tersedia untuk dapat menjalin interaksi dengan kerajaan lain yang berada di pulau

lain. Fakta bahwa Kerajaan Sriwijaya sangat maju di bidang perdagangan karena secara geografis terletak pada jalur perniagaan India dan Cina dan memiliki armada laut yang sangat kuat sehingga mampu menjalin hubungan dengan India dan Cina serta mampu menguasai daerah jajahan yang luas sebagai pusat-pusat perniagaan merupakan bukti nyata kejayaan kerajaan Nusantara.<sup>1</sup>

Sejarah juga mencatat bahwa Kerajaan Majapahit adalah salah satu kerajaan yang telah memiliki kesadaran terhadap potensi laut dan berusaha menyatukan nusantara dengan kekuatan armada lautnya yang sangat digdaya. Menurut pemahaman Budya Pradipta, Gajah Mada (Maha Patih Majapahit) mempunyai kesadaran penuh tentang kenegaraan dan batas-batas wilayah kerajaan Majapahit, mengingat nusantara berada sebagai negara kepulauan yang diapit oleh dua samudra besar yaitu Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, di samping diapit-apit oleh lautan Cina Selatan dan Lautan Indonesia (Segoro Kidul). Dari kesadaran yang tinggi terhadap keberadaan Nusantara, Gajah Mada meletakkan dasar-dasar negara yang kokoh, sebagaimana terungkap dalam perundang-undangan Majapahit.<sup>2</sup> Uraian singkat tersebut dimaksudkan untuk memberi gambaran bahwa kerajaan Majapahit khususnya ketika berada dalam penguasaan Gajah Mada telah berorientasi jauh ke depan, kalau istilah sekarang mempersiapkan diri sebagai negara yang modern, kuat, dan tangguh.<sup>3</sup>

Catatan sejarah kehebatan kerajaan-kerajaan nusantara tidak berhenti hanya pada Sriwijaya dan Majapahit, tetapi juga kerajaan-kerajaan lain di pesisir nusantara, seperti Kesultanan Atjeh, Kerajaan Cirebon, Demak, Gowa-Tallo, Bone, Buton, Ternate-Tidore, dan Bima. Tapak keunggulan mereka di lautan dapat dibaca pada daya jelajah penduduk pemukim nusantara. Pelaut-pelaut Sumatera menjelajah Perairan Andaman, para pedagang Bugis Makassar berkelana dan memahatkan daya arung mereka hingga pesisir-pesisir jauh Nusantara hingga Australia. Mereka membangun kerja sama perdagangan dengan penduduk Aborigin. Demikian pula, para pelaut Maluku atau Kampung Mapia di Papua yang menguasai tepian Pasifik.<sup>4</sup>

Semua histori tersebut sudah cukup membuktikan bahwa sejatinya kehidupan bangsa Indonesia tidak pernah lepas dari laut. *Jalesveva Jayamahe* (justru di laut kita berjaya) begitu semboyan Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL).

Pasca kemerdekaan, berdasarkan asas *uti possidetis*, Indonesia mendapatkan wilayah yang sebelumnya berada di bawah kekuasaan Belanda. Secara historis perkembangan wilayah Indonesia melewati beberapa masa, yaitu sejak setelah kemerdekaan sampai dengan Deklarasi Juanda. Pada masa ini wilayah Indonesia pada saat Proklamasi Kemerdekaan masing mengikuti ketentuan dalam "*Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie*" tahun 1939. berdasarkan ordonantie tersebut, batas wilayah laut territorial sejauh 3 mil dari garis pantai ketika surut, dengan asas pulau demi pulau secara terpisah-pisah. Wilayah negara Republik Indonesia bertumpu pada wilayah daratan pulau-pulau yang saling terpisah oleh perairan atau selat di antara pulau-pulau itu. Wilayah laut territorial masih sangat sedikit karena setiap pulau hanya ditambah perairan sejauh 3 mil di sekelilingnya. Sebagian besar wilayah perairan dalam pulau-pulau merupakan perairan bebas. Hal ini tentu tidak sesuai dengan kepentingan keselamatan dan keamanan negara kesatuan RI.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Lihat Sri Wintala Achmad, *Sejarah Perang Kerajaan-Kerajaan di Nusantara* (Bantul: Araska, 2018), 208-209.

<sup>2</sup> Budya Pradipta, "Sumpah Palapa Cikal Bakal Gagasan NKRI", Seminar Naskah Kuno Nusantara dengan tema Naskah Kuno Sebagai Perikat NKRI" (Perpustakaan Nasional Republik Indonesia) Oktober 12, 2004.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Laut Masa Depan Bangsa; Kedaulatan, Keberlanjutan, Kesejahteraan* (Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2018), 2. Baca juga Salim, *My Fish My Life Ketahanan Pangan Dari Laut: Sea Power Perspective* (Sleman: Diandra Pustaka Indonesia, 2016), 172-182.

<sup>5</sup> *Ibid.*, 133.

Pada tanggal 13 Desember 1957 Deklarasi Juanda yang dinyatakan sebagai pengganti Ordonantie 1939 yang berbunyi: "...berdasarkan pertimbangan-pertimbangan maka pemerintah menyatakan bahwa segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk negara Indonesia dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan negara Indonesia dan dengan demikian bagian daripada perairan pedalaman atau nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak Negara Indonesia. Lalu lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan/mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. Penentuan batas lautan teritorial (yang lebarnya 12 mil) diukur dari garis yang menghubungkan titik-titik ujung yang terluar pada pulau-pulau negara Indonesia,..."<sup>6</sup>

Tujuan dari dikeluarkannya Deklarasi Juanda ini adalah:<sup>7</sup>

1. Perwujudan bentuk wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang utuh dan bulat.
2. Penentuan batas-batas wilayah Negara Indonesia di sesuaikan dengan asas negara kepulauan (*Archipelagic State Principles*).
3. Pengaturan lalu lintas damai pelayaran yang lebih menjamin keselamatan dan keamanan Negara Kesatuan Republik Indonesia.<sup>8</sup>

Untuk mengukuhkan Deklarasi Juanda dan asas negara kepulauan ini, ditetapkanlah Undang-undang Nomor: 4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Sejak dikeluarkannya undang-undang tersebut, maka sejak itu berubahlah luas wilayah dari + 2 juta km<sup>2</sup> menjadi + 5 juta km<sup>2</sup>, dimana + 65% wilayahnya terdiri dari laut/perairan.<sup>9</sup> Karena hal inilah bangsa Indonesia dikenal sebagai negara maritim.

Setelah Deklarasi Juanda, pada tanggal 17 Februari 1969 Pemerintah Indonesia menerbitkan Deklarasi Landas Kontinen RI yang merupakan konsep politik berdasarkan konsep wilayah. Asas-asas pokok yang termuat di dalam Deklarasi tentang Landas Kontinen adalah sebagai berikut:<sup>10</sup>

1. Segala sumber kekayaan alam yang terdapat dalam landas kontinen Indonesia adalah milik eksklusif negara RI.
2. Pemerintah Indonesia bersedia menyelesaikan soal garis batas landas kontinen dengan negara-negara tetangga melalui perundingan.
3. Jika tidak ada garis batas, maka landas kontinen adalah suatu garis yang ditarik di tengah-tengah antara pulau terluar Indonesia dengan wilayah terluar negara tetangga.
4. Klaim tersebut tidak mempengaruhi sifat serta status dari perairan di atas landas kontinen Indonesia maupun udara di atasnya.

Demi kepastian hukum dan untuk melindungi kebijaksanaan pemerintah, asas-asas pokok tersebut dituangkan dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia. Selain itu, pada tanggal 21 Maret 1980, Pemerintah RI mengeluarkan pengumuman tentang Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE).

Pada akhirnya, konsep keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang dicetuskan dalam Deklarasi Juanda, setelah perjuangan yang rumit dan panjang di forum internasional, akhirnya melalui Konferensi PBB tentang Hukum Laut III (The United Nations Convention on The Law of The Sea-UNCLOS III-UNCLOS 1982) yang ditandatangani pada tanggal 10 Desember 1982 di Montego Bay, Jamaica oleh 117 negara termasuk Indonesia, konsepsi negara kepulauan (*Archipelagic State Principles*) diakui dan

---

<sup>6</sup> S.Sumarsono dkk, *Pendidikan Kewarganegaraan* (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2006), 67-68.

<sup>7</sup> H.Kaelan & H.Achmad Zubaidi, *Pendidikan Kewarganegaraan* (Yogyakarta: Paradigma, 2007), 133.

<sup>8</sup> Khusus untuk pelayaran atau lalu lintas perairan, pada tahun 1962 dikeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1962 tentang Lalu Lintas Damai di Perairan Pedalaman Indonesia.

<sup>9</sup> Perinciannya sebagai berikut: daratan 2.027.087 km<sup>2</sup> + perairan 3.166.163 km<sup>2</sup> = 5.193.250 km<sup>2</sup>.

<sup>10</sup> H.Kaelan & H.Achmad Zubaidi, *Op.cit.*, 134-135.

dicantumkan dalam konvensi tersebut. Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 tersebut melalui Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 pada tanggal 31 Desember 1985.

Rangkaian sejarah kewilayahan tersebut dikolaborasikan dengan data saat ini bahwa 2/3 wilayah NKRI adalah perairan dengan jumlah pulau-pulau yang mencapai 17 ribu lebih semakin menguatkan situasi bahwa Indonesia adalah negara kepulauan yang berbasis pada perairan terutama matra laut, Indonesia adalah negara maritim.

Status negara maritim ini adalah modal dasar yang harus dioptimalkan secara proporsional oleh para pemangku kepentingan yang ada di negeri ini untuk sebesar-besarnya kemakmuran dan kesejahteraan bangsa Indonesia.

Potensi besar maritim ini terlihat pada beberapa data yang menyebutkan bahwa Potensi ekonomi kelautan mencapai Rp.3000 Triliun yang terdiri atas perikanan tangkap, perikanan budidaya, industri pengolahan hasil perikanan, industri bioteknologi kelautan, pertambangan dan energi, pariwisata bahari, hutan mangrove, perhubungan laut, sumber daya wilayah pulau-pulau kecil, industri dan jasa maritim, sumber daya alam non-konvensional.<sup>11</sup>

Namun sayang sekali potensi besar tersebut tampak belum maksimal untuk membawa Indonesia pada tingkat kesejahteraan yang diharapkan. Hal ini terjadi karena setidaknya 2 (dua) hal, yaitu:

#### 1. Masalah kesalahan paradigma pembangunan

Menjadi persoalan utama negeri ini terkait dengan orientasi pembangunan adalah paradigma pembangunan yang dianut oleh para pemangku kepentingan pada masa lampau yang berdampak hingga kini. Paradigma pembangunan yang lebih menjadikan daratan sebagai sumber kehidupan dan memilih untuk memunggungi laut membuat kebanggaan sebagai negeri maritim perlahan-lahan hilang, bahkan kedaulatan Indonesia di laut pun diinjak-injak.<sup>12</sup>

Kekurangpahaman atau minimnya kesadaran ruang dari para pemangku kepentingan adalah penyebab dari salahnya paradigma pembangunan. Guru besar Geopolitik Friedrich Ratzel mengajarkan mengenai konsepsi ruang negara (*space conception*) dimana konsepsi ruang negara ini mengajarkan bahwa setiap bangsa memiliki konsepsi ruang yakni ide-ide tentang batas-batas kekuasaan teritorialnya dan hancurnya setiap negara adalah hasil dari menurunnya konsepsi tentang ruang.<sup>13</sup>

Ketidakhahaman akan ruang negara ini menyebabkan terjadinya *miss oriented* dalam pembangunan di Indonesia. M. Dimiyati Hartono, seorang pakar hukum laut, menyatakan bahwa telah terjadi kesalahan orientasi pembangunan. Keberhasilan pembangunan nasional suatu negara akan dicapai, apabila orientasi pembangunan tersebut diletakkan secara tepat terutama sesuai dengan kondisi obyektif geografis negara yang bersangkutan. Kondisi geografis adalah kondisi obyektif yang dimiliki oleh negara yang bersangkutan. Indonesia bukanlah suatu *land locked country*,<sup>14</sup> bukan pula suatu *coastal state* biasa, tetapi adalah sebuah *archipelagic state* (negara kepulauan) dan mempunyai posisi strategis sebagai Negara Nusantara. Karena itu tidaklah tepat penentuan orientasi pembangunan yang berjalan selama ini yaitu *land base oriented* (berorientasi ke darat), karena secara obyektif tidak cocok dengan kondisi geografis yang konfigurasi teritorialnya merupakan

---

<sup>11</sup> Kompas, "Menegakkan Poros Maritim Dunia", *Kompas*, November 28, 2014, 53.

<sup>12</sup> Lihat Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Op.cit.*, hlm. 3.

<sup>13</sup> Lihat Wahyono SK, *Indonesia Negara Maritim* (Jakarta: Teraju, 2009), 45, 46 dan 57.

<sup>14</sup> *Land-locked country* atau negara yang terkungkung oleh daratan, seperti Afghanistan dan Swiss. Negara tersebut tidak memiliki armada niaga laut. Dimana negara dengan jenis tersebut hanya berorientasi kepada pembangunan di wilayah darat (*land base oriented*). Berbeda dengan negara yang berbatasan dengan laut, seperti India atau Amerika Serikat yang disebut sebagai negara pantai (*coastal state*), orientasi pembangunannya ke dalam (*inward looking*) dan ke luar (*outward looking*). Negara tersebut memerlukan wilayah lautnya untuk membangun armada laut atau kekuatan maritimnya.

Negara Kepulauan, bukan darat semata atau sebuah benua. Kesalahan meletakkan orientasi pembangunan inilah yang menjadi salah satu sebab terjadinya kesenjangan antara kawasan Indonesia bagian Barat dengan bagian Timur. Juga karena kesalahan menentukan orientasi pembangunan inilah, maka potensi laut yang dimiliki oleh Negara Indonesia sangat minim dimanfaatkan sehingga tidak bisa menjadi kekuatan bangsa yang handal untuk pembangunan negara.<sup>15</sup>

## 2. Masalah hukum

Masalah hukum ini terbagi menjadi 3 (tiga) kelompok, yaitu aturan hukum, kelembagaan, dan pelanggaran hukum. Terkait dengan persoalan aturan hukum, pengaturan yang harmonis pada level undang-undang dan disertai dengan terbitnya aturan penjabarannya menjadi kunci dalam pengelolaan wilayah laut, yang terjadi saat ini pengaturan terkait kewenangan pengelolaan wilayah laut telah berubah beberapa kali dan tampak belum harmonis dengan pengaturan sebelumnya serta beberapa pengaturan pada level di bawah undang-undang belum semuanya terbit sehingga menyulitkan para pemangku kepentingan untuk melaksanakan kewenangannya.

Terkait dengan persoalan kelembagaan, permasalahannya terletak pada banyak kementerian/lembaga/badan/instansi yang memiliki kewenangan, tugas pokok, dan fungsi di laut. Sebutlah Kementerian Kelautan dan Perikanan, Badan Keamanan Laut (Bakamla), TNI AL, Kepolisian Republik Indonesia, atau Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai, dan lain-lain. Semua lembaga tersebut pada dasarnya telah terbagi kewenangannya dengan baik berdasarkan beberapa peraturan perundang-undangan, namun demikian prakteknya tidak semudah membaca normanya, faktor ego sektoral, kesadaran akan ruang (geopolitik) yang masih rendah, dan belum sinerginya program kerja antar lembaga menjadi masalah utama kelembagaan di Indonesia yang memiliki kewenangan di laut. Perhatian khusus patut diberikan pada problematika yang timbul pada aspek kelembagaan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah terkait kewenangan di laut (persoalan ini akan dibahas secara detail pada bagian lain tulisan ini).

Terkait pelanggaran hukum di laut Indonesia, dapat dikatakan bahwa setiap hari terjadi pelanggaran di laut Indonesia, baik pelanggaran yang terdeteksi oleh aparat penegak hukum maupun yang belum. *IUU (illegal, unreported, and unregulated) Fishing, overfishing, dan destructive fishing* (penangkapan yang merusak) adalah bentuk-bentuk pelanggaran yang sering terjadi di wilayah laut Indonesia. Lebih dari pada itu, *illegal entry, people smuggling*, dan perompakan adalah bentuk pelanggaran atau kejahatan yang terjadi di laut Indonesia. Data menyebutkan bahwa kerugian Indonesia akibat *illegal fishing* kurang lebih Rp.240 triliun per tahun. Masifnya pencurian ikan oleh kapal-kapal asing ditambah dengan penangkapan ikan dengan alat tangkap yang tidak sesuai aturan dan cenderung merusak lingkungan semakin menambah buruk kondisi kelautan Indonesia.<sup>16</sup>

## II. Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia

Menyikapi persoalan laut Indonesia, pemerintahan setelah era reformasi (terlebih pada era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono) bergerak cepat dengan mulai menyadari kesalahan paradigma pembangunan yang berorientasi darat untuk kemudian mencoba memaksimalkan potensi laut Indonesia. Diawali dengan perubahan paradigma pembangunan dari *inward looking* menjadi *outward looking* sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17

---

<sup>15</sup> Dimiyati Hartono, *Pola dan Rencana Pembangunan Negara Kesatuan Republik Indonesia (Porenbang NKRI)-Zaman Restorasi-Menuju: Negara Maritim yang Besar dan Kuat di Dunia* (Jakarta: Lembaga Ekonomi Tanah Air (LEKTANA), 2005), 21-22.

<sup>16</sup> Lihat Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Op.cit.*, hlm. 3, 20, 21, 32, 33, 39.

Tahun Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005 – 2025.<sup>17</sup>

Pola pembangunan tersebut terus dilanjutkan pada era pemerintahan setelahnya dan yang terbaru adalah kebijakan era pemerintahan Presiden Joko Widodo yang mencanangkan laut sebagai masa depan bangsa. Sebuah visi yang bertumpu pada pemanfaatan laut secara mandiri dan bertanggung jawab serta memprioritaskan pembangunan di laut untuk kesejahteraan negara dan bangsa. Visi ini dikemas dalam semangat Nawa Cita<sup>18</sup> dan bertujuan untuk menjadikan Indonesia sebagai “Poros Maritim Dunia” dalam permaknaan yang luas.<sup>19</sup>

Poros maritim dunia dan juga prospek ekonomi laut yang dibangun pada era pemerintahan saat ini dimaksudkan sebagai pengejawantahan dari kesadaran ruang Indonesia yang secara strategis terletak di antara 2 (dua) samudera (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik). Kedua samudera tersebut memiliki nilai penting bagi alur perdagangan dunia sekaligus menyimpan kekayaan sumber daya alam yang akan menentukan masa depan kemakmuran bangsa Indonesia.<sup>20</sup>

Agenda pembangunan untuk mewujudkan poros maritim dunia memiliki 5 (lima) pilar utama, yaitu:<sup>21</sup>

1. Indonesia akan membangun kembali budaya maritim Indonesia. Sebagai negara yang terdiri lebih dari 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitas, kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudera.
2. Indonesia akan menjaga dan mengelola sumber daya laut yang fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama.
3. Indonesia akan memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, *deep seaport*, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.
4. Melalui diplomasi maritim, Indonesia mengajak semua mitra-mitranya untuk bekerjasama di bidang kelautan. Indonesia bersama-sama dengan mitranya untuk dapat menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Maka dari itu laut merupakan pemersatu, bukan pemisah.
5. Sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera. Indonesia memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab Indonesia dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

---

<sup>17</sup> Lihat Lampiran UU Nomor 17 Tahun 2007 bagian lampiran, antara lain Sub-bab II.1. (Kondisi Saat ini) Point H (Wilayah dan Tata Ruang) nomor 4, hlm. 19, Sub-bab II.2. (Tantangan) Point F (Pertahanan dan Keamanan) nomor 2, hlm. 30, Sub-bab IV.1.2. (Mewujudkan Bangsa yang Berdaya-saing) Point D (Sarana Prasarana yang Memadai dan Maju) nomor 30, hlm. 55, Sub-bab IV.1.5. (Mewujudkan Pembangunan yang Lebih Merata dan Berkeadilan) nomor 4, hlm. 66 dan Sub-bab IV.1.7. (Mewujudkan Indonesia menjadi Negara Kepulauan yang Mandiri, Maju, Kuat dan Berbasis Kepentingan Nasional) nomor 4.

<sup>18</sup> Nawa cita pertama “Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim”. Lihat juga Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

<sup>19</sup> Lihat Kementerian Kelautan dan Perikanan, *Op.cit.*, 5-8.

<sup>20</sup> Lihat Salim, *My Fish My Life Ketahanan negara Dari Laut: Sea Power Perspective* (Sleman: Diandra Pustaka Indonesia, 2016), 16.

<sup>21</sup> *Ibid.* 17-18.

Nawa cita dan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia ditindaklanjuti dengan visi Kementerian Kelautan dan Perikanan RI yaitu “Mewujudkan Sektor Kelautan dan Perikanan Indonesia yang Mandiri, Maju, Kuat dan Berbasis Kepentingan Nasional” yang dijabarkan dalam 3 (tiga) pilar misi yaitu kedaulatan, keberlanjutan dan kesejahteraan.<sup>22</sup>

Indonesia sebagai poros maritim dunia sungguh sebuah cita-cita yang sangat mulia dan harus didukung secara berkelanjutan oleh segenap bangsa Indonesia demi terwujudnya kedaulatan dan kesejahteraan maritim Indonesia hari ini dan di masa depan.

### **III. Pemerintah Daerah dan Poros Maritim Dunia**

Keinginan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia ini tentu saja bukan pekerjaan yang mudah, diperlukan kerja sangat keras yang terpadu dan sistematis serta terintegrasi dari setiap elemen yang ada di negara ini (Pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta). Masing-masing elemen memiliki peran dan tanggung jawab sesuai dengan kewenangan, tugas pokok, dan fungsinya. Tanpa bermaksud mengesampingkan masyarakat dan sektor swasta, tulisan ini difokuskan pada kedudukan pemerintah daerah (terutama provinsi dan kabupaten/kota yang memiliki wilayah laut) dalam mendukung terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Mengapa pemerintah daerah? Hal ini tidak terlepas pada fakta bahwa pemerintah daerah memiliki peran yang sangat penting dalam pengelolaan wilayah laut, baik sebagai kepanjangan tangan pemerintah pusat, desentralisasi ataupun tugas pembantuan berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Setidaknya terdapat 5 (lima) undang-undang terkait langsung dengan peranan pemerintah daerah dalam mewujudkan visi poros maritim dunia, yaitu Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (UU Pemda), Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 (UU Perikanan), UU Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir (UU Pesisir), Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, dan UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (UU Kelautan).

Pada keempat pengaturan tersebut dijelaskan masing-masing kewenangan pemerintah pusat, pemerintah daerah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota dalam pengelolaan wilayah laut.

### **IV. Hambatan Pemerintah Daerah Dalam Mendukung Terwujudnya Poros Maritim Dunia**

Pengelolaan wilayah laut oleh pemerintah daerah dalam perspektif hukum dilihat dari adanya pengaturan yang harmonis kewenangan masing-masing pemerintah daerah pada masing-masing undang-undang. Terbitnya UU Pemda sangat mempengaruhi kewenangan dan pola yang diterapkan oleh pemerintah daerah dalam mengelola wilayah laut. Perubahan paling mencolok dari terbitnya UU Pemda ini adalah berubahnya kewenangan provinsi dari semula 4-12 mil laut menjadi 0-12 mil laut yang mana sebelumnya 0-4 mil laut berada di bawah kewenangan kabupaten/kota,<sup>23</sup> selain itu UU Pemda “memindahkan” beberapa kewenangan yang awalnya berada di bawah pemerintah kabupaten/kota ke pemerintah provinsi.<sup>24</sup>

Secara garis besar terdapat beberapa hambatan bagi pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota dalam melaksanakan pengelolaan wilayah laut baik sebelum maupun pasca terbitnya UU Pemda, yaitu:

---

<sup>22</sup> <http://kkp.go.id/page/7-visi-dan-misi>, diakses Jumat, 21 Juli 2018 jam 23.08 WIB.

<sup>23</sup> Lihat Pasal 27 UU Pemda dan Pasal 18 ayat (4) dan (5) UU Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

<sup>24</sup> Lihat Lampiran Y UU Pemda.

1. Pemindahan beberapa kewenangan bidang kelautan dan perikanan dari pemerintah kabupaten/kota ke pemerintah provinsi tidak diikuti dengan segera terbitnya pengaturan level teknis, akibatnya antara pemerintah provinsi dengan pemerintah kabupaten/kota kebingungan untuk menjalankan perubahan kewenangan, yang terjadi adalah tidak dilakukannya beberapa program pembangunan bidang kelautan dan perikanan dengan alasan menunggu aturan/petunjuk teknis dari pemerintah pusat, yang dalam hal ini pemerintah pusat juga tidak cukup sigap dalam mempersiapkan aspek hukum dan teknis dalam hal perubahan kewenangan tersebut. Dalam posisi seperti ini, yang paling dirugikan adalah masyarakat perikanan dan kelautan (terutama nelayan dalam skala kecil).
2. Koordinasi dan kerjasama antar sesama pemerintah daerah baik secara vertikal maupun horizontal dalam hal pengelolaan wilayah laut belum maksimal, padahal banyak sekali sumber daya kelautan dan perikanan yang lintas wilayah administratif. Persoalan nelayan dari daerah lain yang menangkap ikan di daerah lainnya (nelayan andon) lalu kemudian membawa pergi hasil tangkapannya tanpa melaporkan atau “menaikkan” pada pangkalan pendaratan ikan setempat sering menjadi pemicu konflik antar nelayan dan antar pemerintah daerah. Hal seperti ini seharusnya bisa dihindari jika terdapat koordinasi dan kerjasama yang baik di antara pemerintah daerah.
3. Pemahaman hukum kewilayahan terutama hukum laut dari aparatur pemerintah daerah masih rendah. Hal ini berdampak pada kebijakan dan perencanaan serta pelaksanaan pembangunan wilayah laut oleh pemerintah daerah belum maksimal. Sering kita jumpai bahwa aparatur yang ditugaskan pada organisasi perangkat daerah yang membidangi kelautan dan perikanan bukan orang-orang yang berlatar belakang pendidikan kelautan dan perikanan atau sesuai dengan analisa jabatan, penempatan aparatur masih didominasi muatan politis.
4. Pengawasan terhadap aktivitas di wilayah laut dan pesisir yang tidak maksimal dengan alasan klasik berupa keterbatasan anggaran dan sumberdaya manusia menjadi salah satu persoalan yang menghambat pemerintah daerah dalam mengelola wilayah lautnya. Hal ini terjadi karena rendahnya pemahaman dari aparatur pemerintahan daerah mengenai arti penting laut sebagai media utama untuk mensejahterakan warganya. Rendahnya pemahaman ini berdampak pada tidak diprioritaskannya pembiayaan dan pengembangan sumber daya manusia di bidang kelautan dan perikanan. Lihat berapa persentase penganggaran pembangunan bidang kelautan dan perikanan dalam postur anggaran pendapatan dan belanja daerah. Lebih parah daripada itu, tidak maksimalnya pengawasan berdampak pada banyaknya aktivitas illegal di laut dan pesisir (seperti penggunaan alat tangkap illegal) yang dibiarkan begitu saja tanpa ada sanksi yang dapat berakibat pada terjadinya kerusakan lingkungan laut yang massif.
5. Penegakan hukum terhadap aktivitas illegal di laut dan pesisir menjadi persoalan yang tidak terpisahkan dari belum maksimalnya pengawasan. Memang dalam penegakan hukum, pemerintah daerah harus berkoordinasi dengan lembaga/instansi/badan lain terkait seperti Polair, Bakamla, TNI AL, atau Kejaksaan. Namun dalam prakteknya, tidak maksimalnya koordinasi diantara para penegak hukum tersebut justru membuat penegakan hukum menjadi kontraproduktif. Selain itu, persoalan berpindahnya kewenangan pengawasan dari pemerintah kabupaten/kota ke Aktivitas illegal di laut semakin merajalela karena kabuapten/kota tidak lagi berwenang melakukan pengawasan dan penindakan, sementara pemerintah provinsi tampak belum siap secara hukum dan teknis dalam rangka menjalankan pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran yang terjadi di wilayah laut.

Semua persoalan yang terjadi selama ini tentu saja menjadi hambatan besar bagi pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota dalam mendukung terwujudnya Indonesia

sebagai poros maritim dunia, sehingga perlu dilakukan terobosan tindakan baik secara hukum dan teknis untuk mengatasi hambatan tersebut.

## **V. Tantangan Pemerintah Daerah Dalam Mendukung Terwujudnya Poros Maritim Dunia**

Pada sistem negara kesatuan yang dianut oleh Indonesia, pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota adalah pihak yang ikut bertanggung jawab terhadap pencapaian poros maritim dunia. Pemerintah pusat tidak bisa dibiarkan bekerja sendirian, pemerintah daerah pun tidak boleh menjadikan hambatan-hambatan yang dialami sebagai alasan untuk tidak berperan maksimal, justru inilah tantangan bagi pemerintah daerah untuk dapat berperan maksimal dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Setidaknya tantangan bagi pemerintah daerah adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota harus berisikan orang-orang yang memiliki kesadaran ruang dan pemahaman teknis terhadap wilayah laut. Keberadaan orang-orang tersebut menjadi motor dalam setiap tahap perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan, dan evaluasi (P4E) pembangunan bidang kelautan dan perikanan. Tanpa kehadiran orang-orang yang memahami ruang dan teknis, maka dipastikan P4E bidang kelautan dan perikanan akan berjalan seadanya bahkan cenderung tidak berorientasi pada terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia. Lebih sempurna lagi jika kepala daerah adalah orang yang memiliki kesadaran ruang akan wilayah yang dipimpinya.
2. Pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota harus memiliki peta jalan pembangunan bidang kelautan dan perikanan sesuai dengan kewenangannya yang integral, terpadu, dan berkelanjutan, termasuk harus sinkron dengan perencanaan nasional. Peta jalan tersebut harus muncul dalam rencana pembangunan jangka panjang daerah, jangka menengah, dan rencana kerja masing-masing perangkat daerah terutama yang membidangi atau terkait dengan bidang kelautan dan perikanan.
3. Pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota harus menyediakan anggaran yang proporsional untuk pembangunan bidang kelautan dan perikanan, porsi anggaran tidak saja hanya untuk belanja pegawai tetapi harus memprioritaskan ketersediaan sarana dan prasarana bidang kelautan dan perikanan.
4. Pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota harus mampu untuk berkoordinasi secara vertikal maupun horizontal (termasuk koordinasi dengan pemerintah pusat) dalam rangka menjamin kepastian hukum di bidang kelautan dan perikanan, mengingat salah satu hambatan yang dihadapi adalah persoalan hukum.

Jika pemerintah daerah mampu menjawab tantangan-tantangan tersebut, impian Indonesia sebagai poros maritim dunia tinggal menunggu waktu saja.

## **VI. Strategi Optimalisasi Peran Pemerintah Daerah Dalam Mendukung Terwujudnya Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia**

Dalam rangka mengatasi hambatan dan menjawab tantangan bagi pemerintah daerah untuk mendukung terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia diperlukan strategi optimalisasi peran pemerintah daerah, yaitu:

1. Strategi Membangkitkan Kembali Budaya Maritim

Kunci untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia terletak pada kesadaran ruang segenap elemen bangsa ini bahwa kita adalah negara maritim, kesadaran bahwa jatidiri bangsa ini ada di laut perlu digelorakan, motto hidup masyarakat bahari Talaud Sulawesi Utara *Somahe kei kehage* (gelombang laut adalah tantangan kehidupan)<sup>25</sup> perlu untuk dibangkitkan kembali pada generasi saat ini, budaya maritim perlu untuk dibangkitkan kembali.

---

<sup>25</sup> Lihat Salim, *Op.cit.*, 212.

Dalam bahasa lain budaya maritim dipersamakan dengan budaya bahari, yaitu integrasi antara sumber daya manusia dan Iptek kelautan yang meliputi cara pandang/paradigma dan budaya yang tercermin pada wujud konkrit seperti perilaku dan kebiasaan/budaya bahari, penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta peningkatan kapasitas sumber daya manusia. Pemahaman dan aplikasi budaya bahari perlu ditingkatkan. Hal ini mencakup pemahaman yang mendalam akan peran laut sebagai sumber kesejahteraan bangsa sekaligus bagaimana peran bangsa dalam memanfaatkan laut. Hal ini disebut dengan *ocean literacy* yang mencakup aspek *know how, know the facts and skill* yang perlu dibangun kembali.<sup>26</sup>

Dalam hal ini pemerintah daerah (provinsi dan kabupaten/kota) perlu untuk mengidentifikasi kembali budaya-budaya maritim yang ada atau pernah ada di daerahnya untuk kemudian dibangkitkan kembali melalui berbagai macam kegiatan-kegiatan yang dapat membuat masyarakat (terutama generasi muda) berpandangan bahwa masa depan mereka berada di laut yang untuk kemudian cara pandang tersebut akan mempengaruhi pola perilaku kemaritiman mereka. Kegiatan kemaritiman seperti festival budaya bahari Raja Ampat atau Wakatobi *Wave* atau Festival Tidore perlu untuk dipertahankan kelanjutannya.

Dalam hal ini pemerintah daerah (provinsi dan kabupaten/kota) juga perlu untuk memperhatikan dan mengakomodasi kearifan lokal yang berbasis maritim, seperti hukum adat di Pulau Miang Kabupaten Kutai Timur yang hanya memperbolehkan alat pancing untuk menangkap ikan di wilayah laut desanya.

## 2. Strategi Penguatan Perangkat Daerah (*Right Man in the Right Place*)

Sebagaimana dibahas sebelumnya bahwa sumber daya manusia menjadi penentu arah kebijakan demi terwujudnya Indonesia sebagai poros maritim dunia. Hal ini didasari pada makna bahwa negara maritim adalah negara yang mampu melayani masyarakat maritim dengan memerintah dalam arti mengelola kepentingan maritimnya secara efektif demi kedaulatan politik, kemandirian ekonomi, dan keberpribadian budayanya. Sebagai negara kepulauan, pemerintahan maritim yang efektif mampu mewujudkan *flag, port and coastal state control* secara penuh dan terpercaya.<sup>27</sup>

Dalam hal mewujudkan pemerintahan maritim di level daerah, maka pemerintah daerah (provinsi dan kabupaten/kota) harus melakukan 2 (dua) hal yaitu, (1) menempatkan orang yang tepat di tempat yang tepat (aparatur yang paham kelautan dan perikanan pada perangkat daerah yang membidangi kelautan dan perikanan) dan (2) selalu meningkatkan kapasitas sumber daya manusia yang ditempatkan pada perangkat daerah yang membidangi kelautan dan perikanan.

## 3. Strategi Penguatan Perencanaan Pembangunan Berbasis Kesadaran Ruang

Ketika perangkat daerah yang membidangi kelautan dan perikanan telah berisikan aparatur yang memiliki kompetensi yang mumpuni, maka selanjutnya adalah strategi penguatan perencanaan pembangunan kelautan dan perikanan di daerah yang berbasis kesadaran ruang. Perencanaan pembangunan tersebut tertuang dalam berbagai dokumen seperti rencana pembangunan jangka panjang daerah, jangka menengah, dan rencana kerja masing-masing perangkat daerah yang membidangi atau terkait dengan bidang kelautan dan perikanan pada pemerintah daerah (provinsi dan kabupaten/kota).

Perencanaan yang sinkron dengan kepentingan nasional dan berbasis kesadaran ruang masing-masing daerah menjadi hal yang sangat penting dalam mendukung terwujudnya poros maritim dunia. Ketersediaan infrastruktur, sarana, dan prasarana kelautan dan

---

<sup>26</sup> Aan Kurnia, *Between Threats&Opportunities (Di Antara Ancaman&Peluang); Facing Global Maritime Fulcrum (Menyongsong Poros Maritim Dunia)* (Jakarta: PetroEnergy, 2017), 248.

<sup>27</sup> Daniel Mohammad Rosyid, *Paradigma Pengembangan Maritim dan Energi; Perspektif Kedaulatan dan Kearifan Lokal Dalam Kebijakan Ekonomi Baru* (Malang: Intrans Publishing, 2017), 186.

perikanan yang selama ini menjadi kendala dapat tersedia secara bertahap apabila tersedia perencanaan yang tepat berbasis kesadaran ruang.

#### 4. Strategi Penguatan Hukum Sesuai Kewenangan

Perubahan kewenangan bidang kelautan dan perikanan akibat terbitnya UU Pemda harus disikapi oleh pemerintah daerah (provinsi dan kabupaten/kota) dengan segera menerbitkan peraturan di level daerah yang menjadi kewenangannya. Kekosongan hukum tidak boleh dibiarkan lama terjadi yang justru kontraproduktif dengan pencapaian visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Penguatan terhadap kearifan lokal atau hukum-hukum adat di masing-masing daerah yang terkait kelautan dan perikanan juga perlu dilakukan.

### VII. Simpulan

Mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia bukanlah sebuah keniscayaan, sejarah membuktikan bahwa bangsa ini pernah berjaya di laut dan sesungguhnya jiwa laut (maritim) masih tertanam di sanubari bangsa Indonesia, sehingga sangat mungkin mengulang atau bahkan melampaui kejayaan maritim di masa lampu. Oleh karena itu, kuncinya adalah menumbuhkan kembali semangat maritim bangsa Indonesia yang kemudian diikuti dengan strategi penguatan sumber daya manusia, kelembagaan, perencanaan, dan hukum. Ini merupakan tanggung jawab dari segenap bangsa Indonesia termasuk pemerintah daerah (provinsi dan kabupaten/kota). *Jalesveva Jayamahe*.

### Daftar Pustaka

- Achmad, Sri Wintala. *Sejarah Perang Kerajaan-Kerajaan di Nusantara*. Bantul: Araska, 2018.
- Budya Pradipta, "Sumpah Palapa Cikal Bakal Gagasan NKRI", Seminar Naskah Kuno Nusantara dengan tema Naskah Kuno Sebagai Perikat NKRI", Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Oktober 12, 2004.
- Hartono, Dimiyati. *Pola dan Rencana Pembangunan Negara Kesatuan Republik Indonesia (Porenbang NKRI)-Zaman Restorasi-Menuju: Negara Maritim yang Besar dan Kuat di Dunia*. Jakarta: Lembaga Ekonomi Tanah Air (LEKTANA), 2005.
- Kaelan, H. & H.Achmad Zubaidi. *Pendidikan Kewarganegaraan*. Yogyakarta: Paradigma, 2007.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. *Laut Masa Depan Bangsa; Kedaulatan, Keberlanjutan, Kesejahteraan*, Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2018.
- Kementerian Kelautan dan Perikanan. "Visi dan Misi", <http://kkp.go.id/page/7-visi-dan-misi>, Juli 21, 2018.
- Kompas, "Menegakkan Poros Maritim Dunia", Kompas, November 28, 2014.
- Kurnia, Aan. *Between Threats&Opportunities (Di Antara Ancaman&Peluang); Facing Global Maritime Fulcrum (Menyongsong Poros Maritim Dunia)*. Jakarta: PetroEnergy, 2017.
- Rosyid, Daniel Mohammad. *Paradigma Pengembangan Maritim dan Energi; Perspektif Kedaulatan dan Kearifan Lokal Dalam Kebijakan Ekonomi Baru*. Malang: Intrans Publishing, 2017.
- Salim. *My Fish My Life Ketahanan Pangan Dari Laut: Sea Power Perspective*. Sleman: Diandra Pustaka Indonesia, 2016.
- Sumarsono, S. dkk, *Pendidikan Kewarganegaraan*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2006.
- Wahyono SK, *Indonesia Negara Maritim*, Jakarta: Teraju, 2009.