

## ARANSEMEN KELEMBAGAAN KEMARITIMAN

### Latar Belakang

Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia seharusnya menjadi kekuatan penting yang dapat dimaksimalkan dalam pembangunan. Limpahan kekayaan yang terkandung di laut secara utuh, baik di dalam, di dasar, maupun di atas permukaan laut merupakan potensi ekonomi yang mampu memberikan kontribusi nyata bagi perekonomian nasional. Berbagai kekayaan laut ini sebenarnya telah dieksploitasi dan dimanfaatkan sejak dahulu hingga sekarang baik melalui metode produksi yang tradisional bahkan berbasis teknologi dewasa ini.

Pembangunan identik dengan bagaimana suatu negara dapat menggunakan kapasitas sumber dayanya secara optimal dalam memproduksi, atau paling tidak dalam menyediakan iklim yang kondusif bagi kegiatan-kegiatan ekonomi yang produktif. Produksi sektor kelautan secara kuantitatif barangkali tidak mengalami masalah, walaupun kerap ada kesenjangan antara potensi dan realisasi. Namun demikian, apabila ditelaah lebih seksama pada isu peruntukan manfaat, maka sektor kelautan kelihatan mengalami gangguan, terutama pada tataran bagaimana dan siapa yang memproduksi. Hal ini sedikitnya dapat menjelaskan kenyataan tentang ketimpangan sosial ekonomi antara penduduk di wilayah daratan dengan kepulauan, atau secara makro mengapa kontribusi sektor kelautan masih kurang signifikan dibandingkan dengan sektor-sektor lain dalam pembentukan PDB. Dalam skala yang lebih luas, isu peruntukan manfaat ini juga berkaitan dengan faktor-faktor lain seperti daya saing domestik dan kapasitas sumber daya manusia (SDM) bidang kelautan yang rendah.

Dengan kekayaan laut yang sangat melimpah, ironisnya pembangunan ekonomi nasional masih belum mampu memberikan dampak positif yang kuat terhadap kesejahteraan masyarakat. Gambaran nyata kondisi ini sejalan dengan pendapat bahwa pengelolaan sektor kelautan belum digarap dengan penuh perhatian dan kemauan. Ironisme paling kentara terlihat pada potret sebagian besar nelayan Indonesia yang masih bergelut dengan kemiskinan, padahal produksi perikanan terus

mengalami peningkatan. Daya saing domestik lemah menyebabkan kegiatan pengangkutan (transportasi laut) maupun eksploitasi sumber daya mineral di wilayah perairan nasional masih lebih banyak dilakukan oleh pihak asing. Kekalahan dalam kompetisi ekonomi berbasis maritim juga terjadi di sektor industri dan jasa kelautan mulai dari hulu (*upstream*) maupun hilir (*downstream*).

Kebijakan kemaritiman yang diharapkan adalah menjawab beberapa persoalan terkait kepentingan ekonomi sektoral di bidang maritim, keutuhan dan kedaulatan wilayah negara, kelestarian sumber daya dan lingkungan, serta penyelesaian konflik sosial akibat pemanfaatan ruang laut yang sama dengan kepentingan yang berbeda. Penanganan berbagai persoalan tersebut memerlukan kebijakan teritorial yang jelas dan tepat.

Pengelolaan kemaritiman tidak diatur secara khusus dalam undang-undang, tetapi termaktub dalam berbagai peraturan perundangan, misalnya tentang pelayaran, perikanan, wilayah negara, pertambangan, pariwisata, kelautan, kepelautan, kepelabuhanan, dan berbagai peraturan perundangan lainnya yang terkait hukum laut. Berbagai peraturan perundangan tersebut telah menjadi landasan kebijakan pembangunan maritim, tetapi bersifat parsial dan sektoral. Hal ini menyebabkan kewenangan dalam pengelolaan kemaritiman terbagi dalam beberapa institusi. Berdasarkan identifikasi LAN, terdapat setidaknya 20 institusi yang terlibat dalam penanganan kemaritiman.

Tabel 1. Insitusi Kemaritiman

KEMENTERIAN (Setingkat Menteri)	LPNK	LNS
1) Tentara Nasional Indonesia: TNI Angkatan Laut	1) Bakorsurtanal 2) Bappenas	1) Badan Koordinasi Keamanan Laut
2) Kepolisian Republik Indonesia: Direktorat Polisi Perairan	3) Badan SAR Nasional 4) Badan Pertanahan Nasional	2) Dewan Kelautan Indonesia
3) Kementerian Koordinator Bidang Perairan		

- 4) Kementerian Perhubungan: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
- 5) Kementerian Kelautan dan Perikanan: Ditjen Pengendalian Sumberdaya Perairan
- 6) Kementerian Keuangan: Ditjen Bea dan Cukai
- 7) Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral
- 8) Kementerian Hukum dan HAM: Ditjen Imigrasi
- 9) Kementerian Lingkungan Hidup
- 10) Kementerian Pertanian
- 11) Kementerian Perindustrian
- 12) Kementerian Perdagangan
- 13) Kementerian Pertahanan
- 14) Kementerian Luar Negeri

Sumber : Lembaga Administrasi Negara, 2014

Berdasarkan analisis kelembagaan, terlihat bahwa kelembagaan yang terlibat dalam penanganan kemaritiman masih terfragmentasi dan belum tercipta sinergitas. Dilihat dari aspek integrasi kelembagaan, kondisi empiris menunjukkan bahwa banyak institusi yang terlibat, namun tidak berhubungan satu dengan lainnya sehingga masih bersifat konfliktif. Kalaupun ada, hubungan di antara institusi tersebut masih terlihat longgar dan belum terlihat adanya integrasi yang baik.

Sebagaimana diuraikan sebelumnya, kondisi saat ini masih terdapat benturan kebijakan yang satu dengan yang lainnya dan belum ada norma dan kebijakan dari institusi-institusi yang terintegrasi. Implikasi dari kebijakan yang sektoral tersebut adalah institusi-institusi tersebut hanya berpihak pada kepentingan sektor dan belum memberi dukungan kepada visi nasional (*whole of government*). Kepemimpinan dengan visi yang kuat kepada pembangunan berbasis maritim diyakini dapat menjadi jalan keluar untuk mempercepat kemajuan ekonomi nasional.

## Arah Penataan Kelembagaan Kemaritiman

Keprihatinan terhadap sektor kelautan nasional mengharuskan adanya kebijakan strategis untuk mempercepat pengembangan keunggulan di berbagai sub-sektor kelautan. Kesadaran terhadap pergeseran paradigma pembangunan yang berorientasi kontinental (*land-based development*) menjadi berorientasi laut (*ocean-based development*) semestinya dapat diwujudkan dalam bentuk dukungan kebijakan yang bersifat komprehensif dan konkrit, sistematis, tidak parsial apalagi sporadis. Ekonomi kelautan atau berbasis kemaritiman tidak lagi dijadikan sektor pinggiran, melainkan sebagai arus utama dalam kebijakan pembangunan. Oleh karena itu, diperlukan kepemimpinan yang berani untuk mengaktualisasikan reorientasi semangat kelautan dalam kebijakan-kebijakan strategis pembangunan. Dengan demikian, kebangkitan ekonomi maritim tidak lagi menjadi sekedar jargon di setiap pergantian pemerintahan.

Pembangunan ekonomi maritim dapat dimaknai secara paralel dengan tinjauan perspektif yang diberikan di atas. Dalam definisi yang lebih kontekstual, pembangunan ekonomi maritim ingin menjadikan kekayaan potensi kemaritiman sebagai landasan untuk mengadakan ketersediaan infrastruktur yang berkualitas, terutama di sektor kemaritiman sehingga iklim bisnis dan investasi maritim yang baik akan berkembang. Dengan sendirinya, pembangunan ekonomi maritim juga akan membawa industri pada kebutuhan akan sumber daya manusia kemaritiman dan inovasi teknologi yang berbasis pada pendidikan kemaritiman yang unggul dan modern. Jika proses ini dapat berlangsung, maka pembangunan ekonomi maritim dipastikan dapat membawa masyarakat ke arah kemakmuran.

Secara normatif, pembangunan ekonomi maritim harus pula diartikulasikan sebagai pendekatan kebijakan pembangunan yang diimplementasikan oleh negara secara sistematis dan komprehensif dengan mendayagunakan seluruh potensi laut baik dengan kekayaan sumber daya hayati, sumber daya non hayati, energi kelautan, maupun jasa lingkungan yang dimilikinya. Menempatkan ekonomi maritim sebagai arus utama dalam kegiatan ekonomi pembangunan juga mengharuskan kepemimpinan negara ini berani melakukan terobosan walaupun boleh jadi membawa tensi perubahan yang drastis, progresif, dan jika perlu radikal.

Sebagai perbandingan, negara-negara yang berhasil menjadikan sektor maritimnya sebagai tulang punggung

ekonomi nasional kini justru berhasil menjadi negara yang (mendekati) maju. Contoh terdekat adalah Singapura, Malaysia, dan banyak negara Eropa yang unggul dalam memanfaatkan sektor kelautan sebagai basis perekonomiannya.

Paradigma pengelolaan maritim saat ini, paling tidak meliputi empat aspek penting (*business process*), yaitu keamanan, keselamatan, pengusahaan, dan konservasi. Berkaitan dengan hal tersebut, maka aransemen kelembagaan dalam pengelolaan maritim seharusnya mengacu pada 4 aspek tersebut (Gambar 1).

**Gambar 1.** Aransemen Kelembagaan



Dalam rangka penataan kelembagaan, diusulkan beberapa alternatif aransemen kelembagaan dalam pengelolaan maritim adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengoptimalkan kontribusi sumberdaya kelautan/maritim dan perikanan dalam perekonomian nasional disarankan memperkuat dan merevitalisasi kelembagaan Kementerian teknis/lembaga yang sudah ada. Revitalisasi pada fungsi-fungsi terkait pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, tata ruang dan zonasi pesisir dan laut, perikanan tangkap, perikanan budidaya, peningkatan nilai tambah (pengolahan dan pemasaran) hasil kelautan dan perikanan dan pengembangan sumberdaya laut non-konvensional. Selain itu juga untuk merespon kebutuhan nasional yang mendesak, seperti tingginya biaya logistik dan transportasi laut dan konektivitas antar pulau, sebagian fungsi terkait pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil, tata ruang dan zonasi pesisir dan laut, perikanan tangkap, perikanan budidaya, peningkatan nilai tambah (pengolahan dan pemasaran) hasil kelautan dan perikanan dan pengembangan sumberdaya laut non-konvensional.
2. Pembangunan kemaritiman harus dikelola secara multi sektor. Perlu sinergi dan penguatan koordinasi sehingga dipandang perlu membentuk Kementerian Koordinator

Bidang Maritim. Adapun tujuan pebentukan Kementerian Koordinator Bidang Maritim antara lain: (a) menguatkan kelembagaan maritim untuk memperkuat sistem pembangunan berbasis konsep Negara kepulauan; (b) meningkatkan efektivitas koordinasi kebijakan, program, dan kegiatan di bidang maritime lintas sektoral, antar Negara dan dengan lembaga internasional; (c) mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya laut, yang meliputi ruang, sumber daya alam, dan jasa untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang tinggi, pemerataan dan kesejahteraan rakyat; dan (d) memperkuat Indonesia sebagai Negara maritim dan perannya dalam hubungan internasional.

**Gambar 3.** Kementerian Koordinator



3. Membentuk suatu badan yang langsung dipimpin Presiden, misalnya merevitalisasi Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN) yang telah ada menjadi Dewan Maritim Nasional yang langsung dipimpin Presiden yang bertugas menyusun dan menetapkan kebijakan kemaritiman nasional 25 tahun ke depan dan peta-jalan pembangunan maritim. Keanggotaan dewan terdiri dari Menteri dan Kepala LPNK yang terlibat dalam pengelolaan fungsi kemaritiman, dan *stakeholders* strategis (pelaku usaha, masyarakat sipil) dan didukung oleh tanki pemikir kebijakan. Keputusan Dewan dilaksanakan oleh masing-masing kementerian teknis.

**Gambar 4.** Dewan Maritim Nasional



## Referensi :

Dwiyanto, Agus. 2014. *Mengembangkan Kelembagaan Kementerian Maritim yang Solid, Efisien dan Efektif.*

Huda, Radial. 2014. *Penguatan Sektor Maritim.*

Hutagalung, Saut P. 2014. *Potensi, Permasalahan, dan Tantangan Kemaritiman.*

Jaya, Indra. 2014. *Potensi, Permasalahan, dan Tantangan Kemaritiman Indonesia.*

Kustriani, Sri H.W. 2014. *Arah dan Startegi Kelembagaan Maritim.*

Marsetio. 2014. *Membangun Kedaulatan Maritim Nusantara.*