

PROBLEM DAN SOLUSI PENINGKATAN INDUSTRI DAN JASA – JASA MARITIM INDONESIA¹

Iqbal Fadil²

Abstract

*Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Hal tersebut menjadi faktor Geopolitik tersendiri bagi bangsa Indonesia karena setiap langkah kebijakan yang akan diambil pemerintah juga akan dipengaruhi oleh Letak Geografis Indonesia sebagai negara maritim. Bahkan sudah berulang kali dan dalam banyak forum internasional Presiden Jokowi menyampaikan sikap dan harapan-harapan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia sebagai salah satu cita-cita dan tujuan nasional bangsa. Mengingat besar sekali potensi dan peluang Indonesia pada Industri dan Jasa-jasa Maritim yang terbuka lebar di era globalisasi ini, tentunya akan timbul beberapa Masalah yang harus dihadapi Indonesia dan harus segera ditemukan solusinya. Dari uraian diatas, maka didapatkanlah **Rumusan Masalah** dalam bentuk pertanyaan sebagai berikut : “Apa saja problem yang dihadapi Indonesia dalam peningkatan Industri dan jasa-jasa maritim di Indonesia serta bagaimana Solusinya?”. Metodologi dalam pembuatan Paper ini adalah analisis data dari berbagai kejadian peristiwa menyangkut kemaritiman yang terjadi di Indonesia kemudian dideskripsikan menjadi sebuah pemikiran analisis beserta kesimpulan solusi dan saran kebijakan.*

Kata Kunci : Poros Maritim Dunia, Pertahanan Maritim, Keamanan Maritim, Diplomasi Maritim.

1 Paper ini telah dipresentasikan pada Konferensi Jasa Maritim Indonesia: Agenda, Aktor, dan Kebijakan, yang diselenggarakan oleh Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, FISIP, UPN “Veteran” Yogyakarta bekerjasama dengan Kementerian Koordinator bidang Kemaritiman RI, di Yogyakarta, pada tanggal 26 November 2016.

2 Mahasiswa Jurusan Ilmu Hubungan Internasional, FISIP, UPN “Veteran” Yogyakarta, aktif dalam kegiatan kelompok studi Defensia di bidang pertahanan keamanan. Email: qbalbizkit@gmail.com

PENDAHULUAN

Di abad ke-21 ini Indonesia menyadari, sebuah transformasi besar sedang terjadi. Pusat gravitasi geo-ekonomi dan geo-politik dunia sedang bergeser dari Barat ke Asia Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Dengan pertumbuhan ekonomi rata-rata 7 persen pertahun, dengan total GDP sekitar USD 40 triliun, kawasan Asia Timur merupakan kawasan paling dinamis secara ekonomi. Sekitar 40 persen perdagangan dunia ada di kawasan ini. Dalam dinamika itu, laut akan semakin penting artinya bagi masa depan kawasan terkhususnya Indonesia.

Jalur laut yang menghubungkan dua samudera strategis (Samudera Hindia dan Samudera Pasifik) merupakan jalur penting bagi lalu lintas perdagangan dunia. Bahkan, beberapa negara menjadikan laut sebagai sumber kemakmurannya sebut saja Inggris, Spanyol, Belanda, Amerika Serikat dan negara-negara Skandinavia. Negara-negara itu sangat menyadari bahwa laut dapat membawa kemakmuran dan

kesejahteraan bagi bangsanya. Tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) merupakan ‘lorong’ lalu lintas maritim dunia. Dua samudera strategis itu juga menyimpan kekayaan besar (energi dan sumberdaya laut lainnya) yang akan menentukan masa depan kemakmuran di kawasan. Indonesia berada tepat di tengah-tengah proses perubahan strategis itu, baik secara geografis, geopolitik, maupun geo-ekonomi. Oleh karena itu, sebagai negara maritim, Indonesia harus dan akan terus menegaskan dirinya sebagai Poros Maritim Dunia, sebagai kekuatan yang berada di antara dua samudera: Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Posisi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia juga membuka peluang bagi Indonesia untuk membangun kerjasama regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat.

Sementara itu ancamannya (threats), era globalisasi yang semakin gencar baik dalam skala regional mau pun internasional untuk menggerogoti dunia kemaritiman Indonesia akan menjadi masalah tersendiri bagi Indonesia

dan dibutuhkan kerjasama serta peran aktif dari segala pihak untuk mewujudkan tercapainya cita-cita dan tujuan nasional bangsa sebagai negara Poros Maritim Dunia.

PEMBAHASAN

Dalam Paper ini, saya akan membahas Masalah dan Hambatan Industri dan Jasa-Jasa Maritim di Indonesia dari berbagai aspek pokok pembahasan baik Politik, Keamanan Pertahanan, Ekonomi, maupun Sosial beserta rumusan solusinya.

1. Pencurian Ikan dan SDA oleh Asing

Eksplotasi asing berupa pencurian terhadap sumber daya perikanan di kawasan perairan Indonesia masih marak terjadi dan menjadi yang paling utama permasalahan Kemaritiman Indonesia saat ini. Sudah saatnya Doktrin Maritim diwujudkan dengan tidak membiarkan pihak asing leluasa menangkap ikan dan memanfaatkan sumber daya pesisir, kelautan, dan pulau-pulau kecil Indonesia. Indonesia telah menderita kerugian yang sangat besar akibat beragam praktek ilegal yang dilakukan pihak asing tersebut.

Selain kerugian Ekonomi, ekosistem serta sumber daya alam pesisir juga mengalami kerusakan karena rentan terhadap perubahan. Jika kerentanan wilayah pesisir, laut dan pulau-pulau kecil tidak dipertimbangkan dalam pengelolaannya, setara dengan Rupiah kerugian akibat praktik ilegal fishing mencapai Rp 600 triliun per tahunnya. Solusi dari masalah ini adalah perlunya koordinasi secara lintas kementerian, seperti Kementerian Luar Negeri dan Kementerian Pertahanan, TNI, Bakamla karena pelakunya menyangkut warga negara asing (WNA) dan perlu peningkatan di sektor Militer beserta alutsistanya untuk pengawasan dan pengamanan maritim itu sendiri.

2. Penculikan dan Penyanderaan WNI, Terorisme, Perdagangan Senjata, dan Perdagangan Manusia

Penculikan, Penyanderaan, Perdagangan Manusia, maupun Penyelundupan Senjata dan obat-obat terlarang lewat laut, dan sindikat-sindikat kriminal terorganisir dari organisasi teroris internasional masih menjadi masalah serius di Indonesia sebagai negara Maritim baik dalam menjaga kawasan wilayah laut maupun

melakukan negosiasi setelah proses pelanggaran hukum. Warga negara Indonesia masih sering menjadi korban penyanderaan dari kelompok yang diduga Abu Sayyaf disebabkan oleh anggapan bahwa pemerintah akan membayar tebusan terhadap nyawa para sandera tersebut. Untuk keempat kalinya dalam tiga bulan terakhir (April-Juli), WNI menjadi korban penyanderaan yang diduga dari kelompok Abu Sayyaf yang beroperasi di perairan Sabah, Malaysia dan di Filipina Selatan. Penyandera kemudian dilaporkan membawa tiga ABK yang bekerja di sebuah kapal ikan berbendera Malaysia ke arah perairan Tawi-Tawi di Filipina Selatan. Ini menjadi masalah tersendiri bagi kemaritiman Indonesia.

Namun, Inspektur Jenderal (Purn) Benny Joshua Mamoto, yang pada 2005 pernah terlibat operasi pembebasan ABK yang disandera Abu Sayyaf justru mengkritik pendekatan pembebasan sandera yang dilakukan saat ini. Salah satunya soal kemungkinan pembayaran tebusan yang dilakukan oleh pemilik kapal, seperti yang disampaikan oleh Panglima TNI meski pemerintah tegas menyatakan dari satu negara ke negara lain menggunakan transportasi laut, karena dianggap lebih aman dan banyak jalannya. Indonesia sangat berpotensi terhadap ancaman ini mengingat jalur pelayaran laut di Indonesia sangat padat. Kemudian yang paling dikhawatirkan adalah indikasi bahwa teroris berkeinginan menggunakan senjata pemusnah massal. Serangan ini akan semakin berbahaya jika sasarannya berupa kapal pengangkut minyak, bahan kimia, LNG ataupun kapal penumpang/pesiar yang banyak berlalu lalang di wilayah perairan Indonesia.

Maka solusi terbaik untuk masalah tersebut melalui Peningkatan di sektor Militer yang lebih baik, dalam rangka Pengawasan maupun untuk Menindak Pelanggaran. Dapat dilakukan koordinasi antara TNI AL, AU, dan AD serta Bakamla.

3. Keamanan Perbatasan (Border Security) Yang Tak Kunjung Selesai

Sebagai negara maritim, dengan dua pertiga wilayah negaranya lautan, Indonesia masih saja mengalami beberapa problem terkait perbatasan wilayah. Pada 17 Juni lalu, TNI Angkatan Laut mengatakan pihaknya

telah melepaskan tembakan peringatan kepada sejumlah kapal nelayan berbendera Cina yang dituduh mencuri ikan di perairan Indonesia di dekat kepulauan Natuna.

Salah satu kapal nelayan dengan nomor lambung 19038 itu dapat dihentikan. TNI AL memastikan kapal itu milik nelayan Cina dengan jumlah ABK tujuh orang. Semuanya sudah diamankan di Pangkalan TNI AL di Ranai, Kepulauan Riau. Juru bicara Kementerian Luar Negeri Cina, Hua Chunying, berkeras bahwa kapal-kapal nelayan Cina beroperasi secara sah karena 'merupakan wilayah tradisional penangkapan ikan Cina'. Yang menjadi masalah adalah *sovereign right*, hak berdaulat pada Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan Landas Kontinen.

ZEE adalah kawasan yang berjarak 200 mil dari pulau terluar dan di kawasan ZEE ini, Indonesia berhak untuk memanfaatkan segala potensi sumber daya alam yang ada, termasuk ikan. Pemerintah Cina menyebut klaim hak maritim ini tumpang tindih dan mengeluarkan peta kawasan sembilan garis putus-putus atau *nine-dashed lines* yang mencakup sekitar 90% dari 3,5 juta kilometer persegi perairan Laut Cina Selatan. Adapun Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dekat perairan Kepulauan Natuna masuk di dalamnya.

Bagian dari Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dianggap oleh pemerintah Cina sebagai *traditional fishing ground*. Dan jika kita melihat peta *nine-dashed lines*, memang bertumpang tindih dengan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Tetapi, yang jadi permasalahan, pemerintah Cina tidak punya dasar pada UNCLOS (konvensi PBB tentang hukum laut) dan hukum internasional. Alasan mereka adalah alasan sejarah.

Solusi Keamanan Perbatasann yang masih saja mengganggu eksistensi kemaritiman Indonesia itu sendiri dapat dicegah dan diatasi melalui proses Diplomasi baik itu bilateral maupun multilateral melalui forum seperti Asean dan KTT lainnya. Pemerintah tidak boleh melakukan pembiaran. Ketika dibiarkan kasus seperti diatas dibiarkan tentu Cina akan mengatakan Indonesia akan menerima. Lalu karena menerima, dianggap sebagai hukum kebiasaan internasional. Konsekuensinya, Indonesia seolah-olah mengakui *nine-dashed lines* dan wilayah tradisional penangkapan ikan nelayan Cina dan Doktrin Poros Maritim Dunia

harus selalu diserukan oleh Pemerintah. Selain itu pengadopsian dan pengkajian terhadap Hukum Internasional perlu dilakukan oleh Indonesia.

4. Masih Minimnya Alutsista dan Teknologi Kemaritiman

Mengingat letak geografis Indonesia yang strategis berada diantara dua samudera dan dua benua, dengan luas laut sebesar 93.000 km, garis pantai sebesar 54,716 km dan memiliki sekitar 17,000 pulau, maka tidaklah berlebihan jika dikatakan bahwa kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia banyak terletak di laut. Namun, ada sejumlah permasalahan yang harus diselesaikan dalam pembangunan sektor kemaritiman ini. Salah satunya adalah angkatan laut kuat yang bisa digolongkan dalam 'World Class Navy'. Kita selalu mengeluhkan banyak bangsa asing yang mengeruk kekayaan laut Indonesia. Pelanggaran itu terjadi karena kekuatan yang menegakkan kedaulatan di laut sangat minim. Dalam periode lima tahun ini, Rp243 triliun uang pemerintah dianggarkan untuk digelontorkan ke sektor maritim. Tapi sayang, hanya Rp6 triliun dari Rp243 triliun tersebut yang akan dimanfaatkan untuk membeli kapal-kapal patroli baru. Mungkin anggota personel militer kita tercukupi, namun bagaimana mungkin hal ini dapat menguatkan sektor maritim, sementara alutsista kekuatan untuk mengamankannya sangat minim?

Sebagai gambaran, berdasarkan jurnal pertahanan tanggal 29 Oktober 2014 lalu, TNI AL kita memiliki jumlah personel sebanyak 65,000 personel, 2 kapal selam, 6 kapal perang kelas Freegate dan 24 kelas Corvette serta 20 kapal reaksi cepat. Dengan fakta demikian, sudah cukupkah kekuatan tempur TNI AL untuk mengcover seluruh wilayah laut Indonesia. Coba dibandingkan dengan Singapura, memiliki 5 kapal selam, 6 kapal kelas freegate dan corvette, serta 11 kapal reaksi cepat. Negara ini melindungi wilayah lautnya yang hanya 10 km².

Untuk anggaran TNI 2016 sebesar Rp 101 triliun. Jumlah ini meningkat dibandingkan tahun sebelumnya Rp 96,6 triliun. Anggaran tersebut akan diarahkan untuk membiayai program-program pada rencana strategis pemeliharaan dan perbaikan seluruh jenis alat utama persenjataan TNI. Pemeliharaan pesawat-pesawat milik TNI Angkatan Udara masuk dalam rencana

strategis tersebut. Jika dilihat secara keseluruhan, anggaran pertahanan tampak besar. Namun dari Rp102 triliun anggaran yang ada, hanya 77 persen untuk anggaran TNI. Itu pun dibagi untuk Mabes TNI dan tiga matra yang ada. Artinya, dukungan anggaran belum memadai jika dibandingkan dengan kebutuhan modernisasi alutsista TNI. Untuk AU saja, setelah dibagi dengan matra yang lain, anggaran yang mereka miliki hanya mampu untuk membeli dua unit F-16 baru yang harga satuannya sekitar Rp1,5 triliun.

TNI AL yang juga membutuhkan peremajaan. Seperti kata Kepala Staf Angkatan Laut (Kasal) Laksamana TNI Ade Supandi, kapal perang jenis *freigate* milik TNI AL sudah terlalu tua. Namun kapal *freigate* sudah melakukan peremajaan mesin. Menurutnya, untuk alutsista TNI AL hampir 50 persen membutuhkan peremajaan, dan yang paling tua adalah kapal *freigate* yang merupakan bekas negara Belanda. Meski masih bisa digunakan untuk berpatroli sampai pada tahun 2020 mendatang, namun kemampuannya dalam operasi laut terus berkurang sehingga diperlukan peremajaan.

Solusi dari semua itu adalah perlu adanya strategi pertahanan negara yang mampu menjawab tiga hal yang mendasar, yakni apa yang dipertahankan dengan apa mempertahankannya, serta bagaimana mempertahankannya. Maka sangat perlu adanya Peningkatan Pertahanan melalui penambahan anggaran militer, penambahan dan modernisasi teknologi alutsista militer serta pelatihan keamanan laut bersama. Minimal, pemerintah melakukan berbagai pembaharuan alutsista dan berbagai komponen tempur lainnya sehingga tercapai minimum essential forces untuk menjaga wilayah kedaulatan laut Indonesia.

Kemudian dari sektor teknologi kemaritiman, Indonesia masih tertinggal jauh dengan negara lain. Indonesia memerlukan teknologi yang mampu mendeteksi kemungkinan terjadinya pelanggaran hukum di laut dan mengidentifikasi jenis pelanggaran dan pelakunya secara langsung dengan komunikasi ataupun koordinasi ke sesama stakeholder di bidang keamanan maritim dan menentukan tindakan terhadap pelaku kejahatan dengan cara persuasif ataupun represif bila diperlukan. Penggunaan *Electronic Warfare* dan *Satelit Militer* sangat diperlukan Indonesia sebagai negara maritim

namun Indonesia masih belum memilikinya. Sebab sebagai negara maritim, Indonesia memiliki segalanya. Bahkan jika dikalkulasi dan dikelola secara maksimal, kekayaan laut Indonesia mampu menyumbang pendapatan 1,2 triliun dolar AS. Kemudian, Indonesia juga memiliki beberapa sumber yang terkandung di laut Indonesia di antaranya cadangan migas mencapai 9,1 miliar barel masih terpendam, wisata bahari dan komoditas perikanan. Namun, untuk mengelolanya, kita memerlukan jaminan keamanan laut, dan itu bisa didapatkan jika kekuatan peralatan dan SDM yang menjaganya mencukupi.

5. Infrastruktur Yang Belum Memadai dan Regulasi Yang Masih Tumpang Tindih Membuat Jalur Distribusi Belum Efisien

Regulasi yang masih tumpang tindih dan konektivitas antar wilayah yang belum efisien membuat tingginya biaya pengangkutan kapal menjadi masalah tersendiri bagi industri dan jasa kemaritiman. Selama ini barang-barang dari Bitung yang akan diekspor ke Nagoya harus ke Surabaya lebih dulu, padahal jarak Bitung-Nagoya lebih dekat daripada jarak Bitung-Surabaya, ini membuat waktu tempuh yang kapal muat menjadi 41 hari. Proses sertifikasi ekspor kayu dari Papua yang harus dilakukan di Surabaya juga membuat biaya angkut barang menjadi lebih mahal. Masalah regulasi menjadi hal penting untuk segera dibenahi. Direktur Utama PT Pelindo IV Doso Agung memberikan contoh bahwa saat ini terjadi tumpang tindih kewenangan pengelolaan pelabuhan dimana pelabuhan yang dikelola oleh PT Pelindo adalah 112 pelabuhan komersial, sementara yang dikelola Kementerian Perhubungan ada sekitar 900 pelabuhan nonkomersial, dan tidak ada konektivitas antar keduanya.

Solusi dari masalah tersebut adalah perlunya peningkatan dan penambahan infrastruktur Industri dan Jasa-jasa Maritim, Industri Perkapalan, Realisasi Tol Laut, dan pelabuhan. Perlunya Peningkatan Koordinasi dengan Kementerian lainnya untuk membicarakan persoalan ini seperti Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Perdagangan. Sebaiknya seluruh masalah kepelabuhanan diserahkan satu pihak, misal ke Pelindo, dan Kementerian Perhubungan cukup menangani regulasi dan infrastruktur saja,

sehingga birokrasi lebih sederhana dan terjadi efisiensi biaya.

Perlu juga adanya pembenahan pantai timur Sumatera karena saat ini tidak ada kapal muat yang dapat membawa barang dengan biaya lebih murah disana. Kemudian, laut di sebelah barat Sumatera, yaitu Padang, Sibolga, Meulaboh, juga belum optimal pemanfaatannya. Begitu juga di sebelah selatan Jawa, dari Genteng sampai Banten, juga Laut Jawa, masih harus dioptimalkan pemanfaatannya.

Makassar juga dapat diproyeksikan menjadi pelabuhan hub atau pengumpul untuk wilayah Timur Indonesia. Sehingga nantinya, barang komoditi yang hendak dikapalkan tidak lagi melalui Surabaya dan Tanjung Priok, waktu dwelling time pun juga dapat dikurangi apabila aturan yang tumpang tindih dapat dibenahi. Secara keseluruhan, SDM, sistem, dan sarana prasarana, semuanya perlu dikaji ulang dan diperbaiki.

Selain masalah tersebut, ketimpangan agraria kelautan dan ketimpangan infrastruktur juga harus menjadi bahasan yang serius bagi pemerintah mengingat Ketua Dewan Pembina Kesatuan Nelayan Tradisional (KNTI) Riza Damanik pada september 2014 lalu beliau mengatakan bahwa 70 persen infrastruktur ada di bagian barat Indonesia. Padahal, kekayaan sumber daya laut juga banyak terdapat pula di timur Indonesia. Sayangnya, industri maritim masih berpusat di Pulau Jawa. Usulan atau solusi jalan keluar yang bisa diambil oleh pemerintahan sudah selayaknya pemerintah melakukan moratorium untuk penangkapan 12 mil laut. Harus lebih jauh. Di atas “kepala burung” di Papua, yang mengambil (ikan) adalah bangsa lain. Dan jika nelayan-nelayan kita dapat berkonsentrasi mengurangi pengambilan ikan di 12 mil laut maka kita sekaligus akan merestorasi pesisir.

Cara lain untuk membantu menyelesaikan masalah yang kerap menimpa nelayan adalah Mendorong sistem informasi sampai ke kampung-kampung pesisir. Hal ini perlu dilakukan, misalnya seperti informasi cuaca dan lokasi ikan, yang mana hal ini akan membawa perubahan besar bagi nelayan karena sampai saat ini nelayan masih ditimpa masalah penguasaan informasi.

6. Belum Maksimalnya Pemanfaatan SDA dan Pariwisata Indonesia

Selama ini Indonesia telah lalai dalam memperhatikan kebutuhan domestik dengan terlalu banyak mengekspor. Pemerintah seharusnya mendorong pembangunan industri petrokimia dan turunannya supaya mengurangi impor. Ketahanan energi penting untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, karena ketergantungan terhadap impor minyak dapat membuat ekonomi Indonesia sulit bertumbuh. Untuk meningkatkan ketahanan energi dalam negeri, dapat dilakukan dengan meningkatkan investasi di bidang migas, mengembangkan kawasan pertumbuhan berbasis energi, membangun kilang minyak baru, membangun kilang mini, dan membangun jaringan pipa gas. Hal tersebut tentunya membutuhkan dukungan pendanaan dan tenaga insinyur. Dalam hal ini Peningkatan Riset Kelautan sangat diperlukan. Potensi Wisata Bahari Indonesia juga belum dimaksimalkan secara serius, sehingga perlu koordinasi dengan Kementerian ESDM dan Kementerian Pariwisata untuk memaksimalkan potensi maritim tersebut di bidang energi dan pariwisata.

7. SDM Kemaritiman Masih Rendah

Jumlah dan mutu SDM yang dihasilkan lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang maritim masih rendah akan menjadi masalah tersendiri bagi Industri dan Jasa-jasa Maritim di Indonesia. Hal ini diakibatkan oleh berbagai faktor, terutama bergesernya visi bangsa dari maritim menjadi daratan (kontinental) setelah masa pemerintahan Soekarno. Transformasi ini secara gradual mengakibatkan animo generasi muda terhadap profesi di bidang kemaritiman menurun. Tunas bangsa tersebut menganggap bekerja di bidang kemaritiman sangat riskan, beresiko tinggi, kotor dan kurang bergengsi.

Faktor lainnya yang juga jadi pemicu adalah biaya pendidikan di bidang maritim yang mahal. Sehingga sulit dijangkau oleh masyarakat strata sosial menengah ke bawah yang jumlahnya banyak, sekitar 60-70%. Faktor selanjutnya yang masih menjadi masalah yakni minimnya tenaga pendidik dan instruktur pelatihan yang bersertifikat. Sementara, sertifikat kompetensi yang diperolehnya pun tidak diakui secara internasional seperti yang terjadi di bidang perikanan. Belum lagi, penghargaan terhadap profesi di bidang maritim baik itu di dunia usaha

maupun industri yang masih rendah.

Masyarakat Transportasi Indonesia mengakui saat ini Indonesia masih kekurangan tenaga kerja di industri pelayaran, karena baru terpenuhi 21% atau 1.500 orang dari kebutuhan yang mencapai 7.000 orang per tahun. Selain pelayaran, SDM bidang kemaritiman yang sebenarnya luas, angkutan lepas pantai (offshore) salah satunya masih didominasi tenaga asing. Sebaliknya, Kroasia justru surplus SDM di bidang maritim.

Sedangkan menurut Badan Pengembangan SDM Perhubungan, beberapa masalah SDM di bidang transportasi laut adalah per 1 Januari 2017, sertifikat pelaut Indonesia harus berbasis Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) tahun 1978 yang diamandemen tahun 2010. Selain itu tahun 2015, kebutuhan pelaut dalam negeri mencapai 16.000 orang dan pelaut luar negeri sebanyak 88.552 orang. Kemudian untuk tahun 2019, dibutuhkan 64.897 pelaut dalam negeri dan 93.478 pelaut luar negeri. Belum lagi, urusan SDM Kepelabuhanan yang memerlukan 6.630 orang, 2.155 orang untuk pelabuhan umum dan terminal khusus atau terminal untuk kebutuhan sendiri serta untuk mengantisipasi pembangunan 24 pelabuhan baru. Demikian pula untuk sektor lainnya. Kebutuhan tenaga kerja untuk perikanan juga masih kekurangan meski tengah mengalami trend penurunan setiap tahunnya.

Jumlah tenaga pendidikan dan pelatihan di bidang kemaritiman terbatas. Jumlah tenaga pendidik dan instruktur yang bersertifikat di bidang kemaritiman masih minim. Infrastruktur pendidikan dan pelatihan di bidang kemaritiman belum terstandarisasi. Biaya penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan di bidang kemaritiman masih mahal. Pengakuan internasional terhadap lulusan dari lembaga pendidikan dan pelatihan kemaritiman di Indonesia relatif rendah. Indonesia belum aktif dalam meratifikasi peraturan-peraturan internasional di bidang kemaritiman. Sinergi antarlembaga pendidikan dan pelatihan baik internal kementerian mau pun lintas kementerian cenderung lemah.

Melihat Peluang (opportunities) tenaga kerja kompeten di bidang kemaritiman baik di sektor transportasi, kepelabuhan, kelautan dan perikanan, pariwisata serta energi SDM masih terbuka lebar dan ancaman globalisasi

yang semakin gencar dan menggerogoti dunia kemaritiman Indonesia terutama dari aspek SDMnya, pemerintah dapat mendorong dan mengusulkan muatan kemaritiman untuk masuk ke dalam kurikulum sehingga mendorong kembalinya transformasi visi bangsa yang saat ini sudah bergeser ke visi daratan (kontinental) ke visi maritim. Pemerintah juga sebaiknya mendirikan lembaga pendidikan dan pelatihan yang baru untuk memenuhi kekurangan SDM di bidang kemaritiman yang belum terpenuhi dari lembaga yang ada saat ini. Kriterianya, diutamakan fokus ke pendidikan vokasi. Terintegrasi untuk semua bidang kemaritiman (kementerian di bawah Kementerian Koordinator/Kemenko Bidang Kemaritiman). Kurikulum, infrastruktur dan SDM nya berstandar internasional untuk memenuhi SDM nasional dan internasional. Pemerintah juga perlu melakukan penguatan program sertifikasi di bidang kemaritiman bagi SDM yang belum memiliki standar kompetensi sesuai peraturan yang dirujuk sehingga, seluruh pelaut Indonesia tidak ada yang tanpa sertifikat (ilegal).

KESIMPULAN

Sebagai negara maritim yang terdiri dari 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya tidak terlepas dari laut. Kemakmuran dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudera. Dari berbagai macam uraian Masalah atau Problem yang dihadapi Indonesia diatas ternyata masih banyak sekali masalah yang menjadi penghambat bagi Peningkatan Industri dan Jasa-jasa Maritim Indonesia. Banyak sekali tantangan yang harus dihadapi oleh Indonesia baik dari sektor Keamanan Pertahanan, Diplomasi, Ekonomi, Sosial, Mapun Politik. Ada beberapa hal yang harus digaris bawahi dan menjadi koreksi bersama, terutama dalam memandang Keamanan Maritim itu sendiri, harus melalui kajian yang dalam baik dan mendalam dari dimensi Keamanan Tradisional dan Non-Tradisional. Pemerintah juga melakukan upaya peningkatan Mutu SDM Kemaritiman. Peningkatan *Political Will* dalam Kemaritiman seperti Doktrin PMD dan Diplomasi Maritim baik itu Bilateral maupun Multilateral sangat perlu dilakukan dan harus selalu disampaikan baik dalam forum bilateral maupun multilateral

untuk menghilangkan sumber konflik di laut perlahan-lahan dan mengakkan *Sovereign Rights* di negara sendiri dan mengantisipasi pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, serta pencemaran laut. Kemudian aspek pertahanan dan keamanan maritim itu sendiri dapat ditingkatkan melalui penambahan dan modernisasi teknologi alutsista militer, pengadopsian Electronic Warfare dan Satelit Militer, serta Latihan Keamanan Laut bersama

Peningkatan Harmonisasi dan Koordinasi Antar Kementrian yang masih terjadi sampai saat ini harus segera diselesaikan dan diharapkan dapat mengurangi tumpang tindihnya aturan atau kebijakan yang masih mempersulit rakyat dan membuat arus lalu lintas indsutri laut tidak efisien, serta Peningkatan dan Perbaikan Infrastruktur, Pembinaan Jalur Distribusi yang Lebih Efisien dapat dilakukan melalui realisasi Tol Laut dan Perbaikan Pelabuhan diseluruh titik strategis demi mengurangi Kesenjangan distribusi Infrastruktur juga harus segera dibenahi dan menjadi fokus pemerintah.

Meninjau begitu banyaknya potensi konflik dan pelanggaran yang dapat terjadi di kelautan kita, maka perlu dilakukan adanya kajian terhadap Hukum Laut domestik terhadap pengadopsian Hukum Internasional di sektor kelautan. Rendahnya Riset Kelautan saat ini akan menjadi masalah bagi Indonesia di masa yang akan datang mengingat ketahanan energi domestik yang masih belum maksimal. Upaya Pemanfaatan SDA maupun Pariwisata sangat penting dilakukan dan masih perlu untuk terus dikembangkan dalam rangka usaha memaksimalkan potensi yang ada untuk mencukupi dan mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia, yang mana semua itu memerlukan peran dan kontribusi aktif dari semua pihak. Pada intinya adalah, kekayaan maritim harus digunakan sebesar-sebesarnya untuk kepentingan dan kemakmuran rakyat, serta menjadi alat yang menyatukan dan bukan memisahkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Joko Widodo, Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia (PresidenRI.Go.Id, 13 November 2015) <http://presidenri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html> diakses pada 24 Oktober 2016
- Mad/Mok, Ini Doktrin Jokowi di East Asia Summit Tentang Poros Maritim Dunia (Detiknews, 13 November 2014) <http://news.detik.com/berita/2747254/ini-doktrin-jokowi-di-east-asia-summit-tentang-poros-maritim-dunia> diakses pada 23 Oktober 2016
- Hiz/FMB, Hambatan Indonesia Menjadi Poros Maritim Dunia (Beritasatu, 20 Agustus 2014) <http://www.beritasatu.com/nasional/203842-hambatan-indonesia-menjadi-poros-maritim-dunia.html> diakses pada 22 Oktober 2016
- [Henny Rachma Sari](#), Menteri Susi kesal pencurian ikan rugikan Indonesia Rp 600 T/ tahun (Merdeka, 30 Maret 2015) <https://www.merdeka.com/uang/menteri-susi-kesal-pencurian-ikan-rugikan-indonesia-rp-600-tahun.html> diakses pada 22 Oktober 2016
- Tabita Diela, Tiga masalah mendasar maritim (Kompas, 7 September 2014) <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/09/07/164541826/Tiga.Masalah.Mendasar.Maritim.Indonesia> diakses pada 24 Oktober 2016
- Isyana Artharini, Penyebab penculikan WNI kembali terulang (BBC, 12 Juli 2016) http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/07/160711_indonesia_penyanderaan_wni diakses pada 22 Oktober 2016
- Jerome Wirawan, Hak berdaulat Indonesia di Zona Ekonomi Eksklusif (BBC, 22 Juni 2016) http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/06/160621_indonesia_natuna_cina_indonesia diakses pada 23 Oktober 2016
- Goldenheart Radio, SISTEM PERTAHANAN DAN KEAMANAN NEGARA MARITIM (GoldenHeart Radio, 8 Juni 2016) <http://www.goldenheart.id/Kemaritiman/sistem-pertahanan-dan-keamanan-negara-maritim.html> diakses pada 23 Oktober 2016
- Akmal Husaini, Poros Maritim Butuh Kekuatan Laut Kelas Dunia (Kompasiana, 21 Agustus 2015) http://www.kompasiana.com/akmal-husaini81/poros-maritim-butuh-kekuatan-laut-kelas-dunia_55d6cfd9ac9273fd07c43ce0 diakses pada 23 Oktober 2016
- Diego, Poros Maritim Dunia & Regulasi Tumpang Tindih (JakartaGreater, 27 Agustus 2016) <http://jakartagreater.com/poros-maritim-dunia-regulasi-tumpang-tindih/> diakses pada 23 Oktober 2016
- Penulis Joko Sriyono, Menko Luhut: Pemerintah Bangun Kembali Narasi Kemaritiman (SenayanPost, 13 Agustus 2016) <http://www.senayanpost.com/menko-luhut-pemerintah-bangun-kembali-narasi-kemaritiman/> diakses pada 23 Oktober 2016
- Ade Irma Junida, Luhut akan tingkatkan koordinasi benahi kepelabuhanan poros maritim dunia (AntaraNews, 14 September 2016) <http://www.antaraneews.com/berita/584279/luhut-akan-tingkatkan-koordinasi-benahi-kepelabuhanan-poros-maritim-dunia> diakses pada 23 Oktober 2016
- Tubagus Haeru Rahayu, Krisis SDM Mengancam Poros Maritim Dunia (Neraca, 22 Oktober 2015) <http://www.neraca.co.id/article/60455/krisis-sdm-mengancam-poros-maritim-dunia> diakses pada 23 Oktober 2016