ISSN: 2087-3050 Dinamika Bahari e-ISSN: 2722-0621 Vol.2 No.1 Edisi Mei 2021: 13-27

Kelemahan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia

Suvantia, Zoelly's Fix Nurfadholib*

^{a,b}Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta ^aEmail: syandanish106@gmail.com ^{b*}Email: zoellys.nurfadholi@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk melihat kelemahan Indonesia menuju poros maritim dunia dan cara mengatasinya. Masalah yang diteliti adalah kebijakan pemerintah Indonesia dalam mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia, kelemahan dalam mewujudkan cita-cita tersebut dan cara mengatasinya. Penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Data yang digunakan adalah data sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan bukubuku, jurnal, serta rujukan dari berbagai media online. Penelitian menemukan kebijakan yang dilakukan pemerintah untuk mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia, adalah: 1) Menerbitkan payung hukum kemaritiman; 2) Menjabarkan 5 pilar visi poros maritim dunia; 3) Membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman; 4) Meningkatkan ekspor komoditas kelautan. Kelemahan Indonesia dalam mewujudkan cita-cita tersebut diatasi dengan 5 pilar visi poros maritim dunia, yaitu:1) Telah berkurangnya budaya maritim, diatasi dengan pilar pertama; 2) Belum adanya kesamaan pemahaman tentang konsep negara maritim, diatasi dengan pilar kedua; 3) Masih kurangnya SDM maritim, diatasi dengan pilar pertama; 4) Masih tumpang tindihnya peraturan dibidang kelautan, diatasi dengan pilar keempat; 5) Masih belum baiknya pengelolaan pelabuhan diatasi dengan pilar ketiga; 6) Masih kurangnya peran transportasi laut diatasi dengan pilar ketiga; 7) Masih kecilnya kontribusi sektor perikanan laut diatasi dengan pilar kedua; Masih adanya premanisme dan mafia pelabuhan diatasi dengan pilar kelima.

Kata Kunci: kelemahan, poros maritim dunia, SDM maritim

ABSTRACT

This research examines Indonesia's weaknesses towards the world's maritime axis and how to overcome them. The problem under study is the Indonesian government's policy in realizing its aspirations to become a world maritime axis, weaknesses in realizing these ideals, and how to overcome them. This research is a descriptive study with a qualitative approach. The data used are secondary. Data collection is done by collecting books, journals, and references from various online media. The research found that the policies carried out by the government to realize the goal of becoming a world maritime axis, are: 1) Publishing a maritime legal conduct; 2) Describe the 5 pillars of the vision for the world's maritime axis; 3) Forming a Coordinating Ministry for Maritime Affairs; 4) Increase the export of marine commodities. Indonesia's weaknesses in realizing these ideals are overcome by the 5 pillars of the vision for the world's maritime axis, namely: 1) Decreasing maritime culture, overcome by the first pillar; 2) The absence of a common understanding of the concept of a maritime country, is overcome by the second pillar; 3) Lack of maritime human resources, overcome by the first pillar; 4) There are still overlapping regulations in the maritime sector, resolved by the fourth pillar; 5) The port management is still not well managed by the third pillar; 6) The lack of the role of sea transportation is overcome by the third pillar; 7) The small contribution of the marine fisheries sector is overcome by the second pillar; The existence of thuggery and port mafia is overcome by the fifth pillar.

Keywords: weaknesses, world's maritime axis, maritime human resources

13

I. PENDAHULUAN

ISSN: 2087-3050

e-ISSN: 2722-0621

Indonesia merupakan negara maritim yang sangat kaya akan Sumber Daya Alam Laut (SDAL). Hal ini ditunjukkan oleh kenyataan bahwa laut Indonesia adalah wilayah *MarineMega-Biodiversity* terbesar di dunia yang terdiri dari delapan ribu lebih spesies ikan, lima ratus lebih spesies rumput laut, dan hampir seribu spesies biota terumbu karang (Prijono, 2010).

Kekayaan SDAL yang tinggi didukung oleh letak geografis Indonesia yang berada di antara Samudra Hindia dan Pasifik dengan ribuan pulau yang terbentang diantara dua samudra itu, sehingga tidak heran jika Indonesia disebut negara kepulauan terbesar. Kepulauan Indonesia memiliki luas tanah pulau-pulau sekitar 1,92 juta km², wilayah laut pedalaman dan teritorial 12 mil seluas 3,1 juta km², dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 200 mil seluas 2,7 juta km². Indonesia memiliki garis pantai sepanjang sekitar 81.000 km sehingga merupakan negara yang memiliki garis pantai tropis terpanjang di dunia. Jarak wilayah Indonesia dari barat ke timur lebih panjang daripada jarak dari London ke Moskow atau dari New York ke San Francisco (Purwaka, 1989).

Semua kekayaan Indonesia itu membuat Bangsa Indonesia menggunakannya untuk menciptakan kemakmuran bangsa. Akan tetapi fakta menunjukkan bahwa negara Indonesia masih kurang baik daya saingnya dibandingkan negara-negara lainnya dalam kelompok negara-negara Asean dilihat dari indeks Global Competitiveness Index (GCI)/Indeks Daya Saing Global. GCI merupakan penilaian yang dilakukan oleh World Economic Forum terhadap 12 pilar yaitu: 1) Institutions; 2) Infrastructure; 3) Macroeconomic environment; 4) Health and primary education; 5) High education and training; 6) Goods market efficiency; 7) Labor market efficiency; 8) Financial market development; 9) **Technological** readi-ness: *10)*

Marketsize; 11) Business sophistication; dan 12) Innovation (Dewa, dkk., 2017).

Peringkat GCI diperoleh dari urutan semua negara di dunia. Namun dalam tulisan ini yang ditampilkan adalah yang negara Asean saja. Berikut indeks GCI di negara-negara Asean.

Tabel 1. Indeks GCI Negara-negara Asean

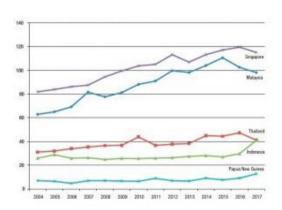
Negara	Tahun 2016		Tahun 2017	
	Ranking	Score	Ranking	Score
Indonesia	41	4,52	37	4,52
Malaysia	25	5,16	18	5,23
Thailand	34	4,64	32	4,64
Singapura	2	5,72	2	5,68
Philipina	57	4,36	47	4,39
Brunei	58	4,35	n/a	n/a
Vietnam	60	4,31	56	4,30

Sumber: World Economic Forum, 2016.

Dari Tabel 1, dapat diketahui peringkat GCI bahwa tahun 2017 Indonesia adalah peringkat 37. sementara Singapura peringkat dua dan Malaysia peringkat 18. **Padahal** Indonesia memiliki SDAL yang lebih baik dibanding kedua negara tersebut. Pada tahun 2017, Indonesia mengalami kenaikan peringkat dari peringkat 41 menjadi 37. Salah satu penyebab naiknya peringkat GCI Indonesia adalah meningkatnya pembangunan infrastruktur. Sebagaimana diketahui bahwa pada era pemerintahan Joko pembangunan Widodo teriadi infrastruktur yang meningkat dibanding sebelumnya. Namun masa-masa Indonesia masih kalah sayangnya, dibandingkan Singapura dan Malaysia. Ternyata tingginya peringkat GCI Singapura dan Malaysia disebabkan pemanfaatan potensi kelautannya sebagai konektor jaringan pelayaran global sehingga bisa memicu transaksi perdagangan. Hal ini diketahui dari hasil penelitian UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). UNCTAD adalah organ utama Majelis Umum PBB yang menangani isu perdagangan, investasi dan pembangunan (Wikipedia, t.t.).

Dalam menganalisis dan membandingkan *connectivity* sebuah negara dengan jaringan pelayaran global,

tahun 2014 UNCTAD mengembangkan indeks connectivity atau Linear Shipping Connectivity Index (LSCI). Perhitungan indeks LSCI didasarkan pada pelayaran kontainer internasional terjadwal yang ada pada suatu negara dan mencakup lima komponen, antara lain: jumlah operator, kapasitas angkut, jumlah layanan yang tersedia, jumlah kapal, jumlah operator, dan ukuran kapal terbesar. Semakin tinggi nilai indeks LSCI suatu negara, maka semakin kuat negara tersebut terkoneksi dengan jaringan pelayaran global. Maka dari itu lebih dari 80 persen jalur perdagangan dunia melalui laut (70 persen jika nilai dihitung dari transaksi perdagangan), maka Indeks LSCI yang diperoleh menggambarkan posisi suatu negara dalam perdagangan internasional (AS, 2017).



Sumber: jurnalmaritim.com, 2021. Gambar 1. Indeks LSCI Negara-Negara Asean

Berdasarkan Gambar 1 terlihat indeks LSCI Singapura adalah yang tertinggi, diikuti Malaysia. Hal ini menunjukkan koneksi pelabuhan di Singapura dan Malaysia dengan jaringan pelayaran global adalah yang terbaik di kawasan Asean.

Kelanjutan dari LSCI, UNCTAD pengembangkan melakukan Linear Shipping Bilateral Connectivity Index (LSBCI) dengan mengukur tingkat konektivitas antar dua negara dalam satu kawasan yang sama (AS, 2017). Hasil penelitian UNCTAD menunjukkan bahwa LSBCI Singapura dan Malaysia menempati urutan yang tertinggi

dibandingkan negara-negara lainnya satu kawasan.

Berdasarkan Review of Maritime (2017) yang diterbitkan Transport UNCTAD, diketahui bahwa penyebab indeks LSCI dan LSBCI tinggi dari Singapura dan Malaysia (di kawasan Asia Tenggara) adalah karena mereka berhasil memanfaatkan posisi mereka di Selat Malaka yang merupakan rute utama pelayaran kontainer Asia-Eropa. Kedua negara ini bersaing mengembangkan transhipmentport untuk melayani barang-barang dari negara Asia Tenggara lainnya, terutama Indonesia (AS, 2017).

Bagaimana dengan posisi Indonesia? Indeks LSCI dan LSBCI Indonesia masih jauh di bawah Singapura dan Malaysia. Hal ini menunjukkan bahwa ekspor dan impor ke dan dari Indonesia banyak melalui negara Malaysia atau Singapura, karena pelabuhan-pelabuhan di Indonesia pada umumnya merupakan destinationport atau pelabuhan tujuan akhir (AS, 2017).

Indonesia saat ini membangun Tanjung Pelabuhan Kuala untuk mengambil manfaat dari posisi strategis selat Malaka. Pelabuhan Kuala Tanjung berpotensi menjadi transhipment dan destinationport sekaligus karena posisinya yang berhadapan dengan Pelabuhan Klang, dan didukung dengan hinterland berupa kawasan Industri (AS. 2017). Hal ini diharapkan dapat meningkatkan intensitas perdagangan melalui laut di Indonesia.

Berdasarkan uraian di atas, dapat diidentifikasi bahwa penyebab tingginya indeks GCI yang menunjukkan indeks daya saing global yang dimiliki oleh Singapura dan Malaysia disebabkan negara tersebut memanfaatkan posisi mereka di Selat Malaka sehingga memiliki konektivitas dengan negaranegara industri besar. Indonesia sendiri sebenarnya mempunyai letak yang strategis dan sumber daya alam laut yang lebih baik dibandingkan dengan kedua negara satu kawasan tersebut.

Potensi Indonesia itu, diketahui oleh Presiden Joko Widodo (Jokowi) sehingga kemudian mencanangkan visi "Indonesia Poros Maritim Dunia". Jokowi pertama kali mencanangkan visi tersebut saat pidato pelantikannya di depan MPR pada 20 Oktober 2014. Kebijakan ini merupakan kebijakan yang menekankan Indonesia pembangunan sektor kelautan (Dahuri, 2014).

Cita-cita dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. bukanlah sesuatu yang tidak mungkin. Sejak lama bangsa Indonesia sudah menjadi bangsa pelaut. Hal ini bisa diketahui dari cerita-cerita sejarah nenek moyang bangsa Indonesia yang suka mengarungi samudera. Bahkan ada sebuah lagu yang berjudul "Nenek Moyangku Seorang Pelaut" vang menunjukkan kegagahan nenek moyang kita dalam mengarungi lautan.

Penguasaan terhadap laut merupakan kunci untuk mewujudkan berbagai impian yang ingin dicapai suatu negara. Bila terwujud, Indonesia juga akan dapat menjadi negara maritim yang maju, kuat, mandiri, serta berperan dalam menjaga perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan amanat UUD 1945. Cita-cita untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia terus diupayakan oleh pemerintahan Jokowi pada era pemerintahannya yang pertama yang dilanjutkan sampai sekarang pada era pemerintahannya yang kedua.

Kebijakan-kebijakan mewujudkan Indonesia poros maritim dunia sudah dilakukan Presiden Jokowi. Namun sampai sekarang hasil dari kebijakan itu belum terasa. Berdasarkan belakang masalah dirumuskan masalah sebagai berikut: Bagaimana kebijakan-kebijakan yang telah dilakukan pemerintah Indonesia dalam usaha mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia serta bagaimana kelemahan Indonesia untuk mewujudkan cita-cita tersebut dan cara mengatasinya.

II. **METODE**

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Data yang digunakan adalah sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan literasi dari buku-buku yang mendukung, jurnal-jurnal yang ada kaitan dengan analisis, serta rujukan dari berbagai media online (Svaodih, N. (2019).

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Pemerintah Menuju 1. Poros Maritim Dunia

Jokowi dalam kepemimpinannya kepala negara Indonesia sebagai mewarisi segala hal yang menjadi masalah dimasa lampau dan masa kini. Masalah lingkaran setan kemiskinan, tingkat pengangguran yang tinggi, tingkat kesehatan yang buruk, hutang negara yang tinggi, infrastruktur yang belum merata, tingkat pendidikan yang rendah, dan lain-lain. Di lain pihak, Jokowi juga diberikan wewenang untuk mengelola kekayaan alam Indonesia yang luar biasa. Mulai dari tambang minyak dan gas, tambang emas, tambang besi, hutan, laut, sungai, danau, daratan yang subur, dan semua potensi alam yang dimiliki bangsa Indonesia.

Melalui pembelajaran terhadap potensi bangsa dan masalah yang serta pengalaman dihadapi seiarah bangsa Indonesia yang merupakan bangsa pelaut, Jokowi memutuskan mengambil untuk kebijakan potensi kelautan memanfaatkan Indonesia guna menyelesaikan masalahmasalah yang dihadapi bangsa Indonesia tersebut dengan bercita-cita menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Melalui pencanangan ini pemerintah mengutamakan pemanfaatan semua sumber daya alam kelautan yang bertujuan untuk kepentingan rakyat dan kemakmuran negara.

Indonesia dapat menjadi negara maritim yang kuat, antara lain karena dua pertiga wilayah Indonesia terdiri atas lautan serta memiliki potensi sumber daya laut yang sangat kaya. Contoh kekayaan sumber daya laut yang melimpah itu, antara lain cadangan minyak dan gas yang besar, potensi kekayaan ikan yang luar biasa, serta pariwisata laut yang mempesona. Bahkan, ombak dan gelombang di

kawasan perairan nasional juga dapat

dijadikan sumber energi listrik yang

ISSN: 2087-3050

e-ISSN: 2722-0621

sangat potensial.

Hal-hal inilah yang menjadi basis kebijakan Presiden Jokowi menjadikan Indonesia sebagai poros maritim Guna mewujudkan dunia. impian itu, dari segi kelembagaan, pemerintah telah membentuk Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Sementara itu, dari sektor kelautan, telah dilakukan berbagai upaya untuk meningkatkan ekspor komoditas

kelautan dan perikanan (Rahman, 2020).

mewadahi Untuk cita-cita mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Presiden Jokowi menerbitkan Inpres No. 07/2016 tentang Pembangunan Percepatan Industri Perikanan Nasional. Sebagai implementasinya, pada Januari 2017 diterbitkan Perpres RI No. 03/2017 tentang Rencana Aksi Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional. Keduanya masih bersifat sektoral (Rahman, 2020).

Pada Februari 2017 diterbitkan Perpres RI No. 16/2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI). Dalam Perpres inilah terdapat definisi resmi "Poros Maritim Dunia". KKI disusun berdasarkan enam prinsip dasar. wawasan nusantara; vaitu (1) pembangunan berkelanjutan; (3) ekonomi biru; (4) pengelolaan terintegrasi dan transparan; (5) partisipasi; serta (6) ke-setaraan dan pemerataan (Rahman, 2020).

Pasal 1 angka 1 Perpres 16/2017 menentukan bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia adalah pedoman umum bagi kebijakan kelautan yang disusun dalam rangka percepatan implementasi poros maritim dunia. Selanjutnya, dalam Pasal 1 angka 2 Perpres 16/2017 didefinisikan bahwa Poros Maritim Dunia merupakan

visi Indonesia sebagai sebuah negara maritim. Pada Pasal 2 Perpres 16/2017 diatur bahwa Kebijakan Kelautan Indonesia dituangkan dalam 2 (dua) dokumen yaitu Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) dan Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia (Rencana Aksi KKI).

KKI sebagai Peta Jalan dijadikan pedoman bagi pemerintah baik pusat dan daerah, pelaku usaha dan masyaratakat. Presiden Jokowi menunjuk Menko Bidang Kemaritiman untuk melaksanakan pemantauan, koordinasi, pelaksanaan, serta evaluasi terhadap Rencana Aksi KKI (Anonim, 2017).

Berdasarkan Kusumawardhani dan Afriansyah (2019) untuk melaksanakan cita-cita menjadi poros maritim dunia, dilakukan penjabaran visi poros maritim dunia oleh Presiden Jokowi yang disampaikannya saat menghadiri KTT-EAS bulan November 2014, antara lain vaitu:

- a. Pembangunan budaya maritim;
- b. Pengelolaan sumber daya laut;
- c. Konektivitas dan infrastruktur;
- d. Diplomasi maritim; dan
- e. Ketahanan maritim

Kebijakan dalam mewujudkan "Poros Maritim Dunia" disampaikan kembali oleh Presiden Joko Widodo pada April 2016 di London dalam Sidang IMO MEPC ke-69 (siswanto, 2017).

Walaupun pemerintah telah menetapkan kebijakan kelautan yang komprehensif dengan berbagai program dan kebijakan poros maritim dunia yang relevan, namun signifikansi hasilnya belum terlihat (Anonim, 2017). Hal ini disebabkan masih adanya beberapa kelemahan.

2. Kelemahan Indonesia Menuju Cita-cita Menjadi Poros Maritim

Dalam mencapai cita-cita menjadikan Indonesia poros maritim dunia ada beberapa kelemahan yang dimiliki Indonesia, antara lain:

a. Telah berkurangnya budaya maritim

Terindikasi dari total penduduk lebih dari 270 juta penduduk Indonesia, hanya 2,3 iuta orang yang bergerak dibidang kemaritiman. Dari jumlah itupun ada vang berpindah jalur ke sektor lain, misal menjadi pengemudi ojek karena penghasilan sebagai nelayan kadang tidak mampu mencukupi kebutuhan hidup nelayan dan keluarganya.

b. Belum ada kesamaan pemahaman tentang konsep negara maritim yang akan dibangun.

Negara maritim adalah suatu negara yang berada di dalam suatu teritorial laut yang luas. dan Indonesia dikatakan sebagai negara maritim. Sedangkan konsep dari negara maritim adalah suatu konsep di mana negara, dalam Indonesia, ini mampu memanfaatkan semua potensi laut baik itu perikanan, kelautan, pertambangan, wisata bahari pertahanan bahkan negara. Semua pengelolaan tersebut bermuara pada kesejahteraan rakyat dan kemakmuran bangsa negara (Gischa Nailufar, 2019).

Bidang-bidang yang dapat diberdayakan untuk mewujudkan negara konsep maritim adalah:

- 1) Jasa penyeberangan kapal antar pulau dan negara.
- 2) Industri pembuatan kapal laut.
- 3) Industri reparasi kapal.
- 4) Industri logistik pengiriman barang melalui jalur laut.
- 5) Aktivitas perekonomian pelabuhan.
- 6) Tol laut.
- 7) Jasa pernavigasian kapal.
- 8) Terminal peti kemas.
- 9) Jasa pergudangan laut.

10) Industri pembuatan senjata dan kapal perang.

Dalam praktiknya, para pelaksana di lapangan banyak yang tidak memahami konsep negara maritim beserta bidangbidang yang dapat diberdayakan prasyarat lain serta yang mengikutinya. Contoh dalam pelaksanaan pembangunan tol laut, bukan hanya membangun pelabuhan vang dapat mengoneksikan pelayaran internasional yang harus dilakukan, tetapi juga memberikan pelayanan berkualitas sebagai prasyaratnya. Akan tetapi dalam praktiknya, banyak pelaksana di lapangan yang hanya memperhatikan aspek fisik saia. tetapi mengabaikan pelayanan sehingga belum memenuhi kualitas konsep laut. Misalnya masih membiarkan lamanya waktu dwelling time, masih membiarkan adanya preman dan mafia pelabuhan, vang semuanya itu akan membuat kapal asing enggan untuk bersandar ke pelabuhan Indonesia.

c. SDM maritim kurang jumlah dan kualitasnya

Kualitas dan kuantitas SDM maritim dinilai iauh dari cukup. Contohnya **SDM** perikanan belum mampu untuk membangun teknologi perikanan sendiri yang dapat menggali secara optimal potensi perikanan yang ada.

d. Masih tumpang tindihnya peraturan di bidang kelautan

Contoh Peraturan Presiden menetapkan Bakamla yang (Badan Keamanan Laut) sebagai satu-satunya instansi yang berwenang menegakkan keamanan di laut. Namun faktanya, dibentuk juga Satgas Anti Pencurian Ikan atau Satgas

ISSN: 2087-3050 e-ISSN: 2722-0621

115. Hal ini menimbulkan persoalan di lapangan, yaitu tumpang tindih kewenangan dan tidak adanya satu komando, sehingga berakibat satu penangkap ikan bisa diperiksa berkali-kali oleh lembaga yang berbeda.

Salah seorang pakar kelautan. Chandra Motik. menyatakan Indonesia harus memiliki seperangkat aturan kemaritiman yang kokoh dan tidak tumpang tindih agar negeri ini disebut negara maritim (Rahman dan Tarmizi, 2016). Menurut Chandra Motik. Indonesia belum menjadi negara maritim tapi masih negara kepulauan. Menurut-nya, sebuah negara maritim menjadikan laut sebagai tulang punggung perekonomian, yaitu dengan menguasai perdagangan dan transportasi laut.

e. Pengelolaan pelabuhan masih belum baik.

Pelabuhan memiliki peranan yang utama bagi peningkatan ekonomi nasional, namun kenva-taan menunjukkan bahwa Indonesia belum mempunyai pelabuhan dengan sistem tata kelola yang bagus. Indikator kineria pelabuhan komersial menunjukkan keseluru-han sistem pelabuhan belum efisien dan memerlukan peningkatan mutu pada hampir semua aspek. Salah satu indikator utama yaitu tingkat okupansi tambatan kapal, rata-rata waktu persiapan perjalanan pulang (turn-around) dan waktu kerja sebagai persentase waktu turn-around masih berada di bawah standar internasional dan banyak kapal yang terlalu lama menghabiskan waktu di tempat tambatan kapal atau untuk mengantri di luar 2015; pelabuhan (Andiri,

- Pantouvakis, Chlomoudis, & Dimas, 2008; Ray, 2008).
- f. Peran transportasi laut Indonesia baru mencapai 4% dari seluruh transportasi di Indonesia.

Fakta ini terungkap dari laporan Bappenas (2017), yang sangat bertolak belakang dengan kondisi eksisting Indonesia merupakan yang kepulauan. Sebuah negara negara kepulauan mempunyai banyak pulau, seharusnya transportasi laut mempunyai peran besar dalam transportasi ke seluruh pulau.

g. Kontribusi sektor perikanan laut terhadap perekonomian masih kecil

Hal ini merupakan sebuah fenomena yang masih sangat iauh dari harapan. karena sebagai negara maritim sektor perikanan merupakan garda terdepan. Akan tetapi dalam praktiknya industri maritim dan perikanan Indonesia masih sangat tertinggal dan kehidupan masyarakat nelayan banyak yang masih dalam garis kemiskinan.

h. Premanisme dan mafia pelabuhan

Ada satu fenomena yang masih kurang mendukung Indonesia sebagai poros maritim, vaitu masih adanva mafia dan preman pelabuhan. Di sejumlah daerah masih ada penahanan kapal, barang, dan awak kapal oleh sekelompok orang, yang berujung pada pemerasan. Hal ini terjadi karena terdapat pihak yang bersengketa dan menggunakan preman pelabuhan. Kapal kemudian ditahan sehingga merugikan kapal. pemilik Seharusnya, walaupun terjadi sengketa, pengiriman barang diselesaikan terlebih dahulu,

e-ISSN: 2722-0621 sehingga tidak merugikan

ISSN: 2087-3050

sehingga tidak merugikan pemilik kapal yang tidak terlibat dalam sengketa itu.

Dalam hukum kemaritiman seharusnya tidak boleh ada kapal yang ditahan tanpa alasan. Sebuah kapal hanya bisa ditahan iika ada perintah pengadilan. Hal ini diatur dalam Pasal 222 ayat (1) dan (2) UU 2008 No. 17 Th. tentang Pelavaran. Namun karena penegakan hukumnya belum dilaksanakan di lapangan, para mafia dan preman pelabuhan memanfaatkan celah tersebut. Pemerintah diharapkan dapat memberantas premanisme dan mafia di pelabuhan (Dirgantara dan Mulyono, 2019).

Indonesia ingin menjadi maritim dunia, kenyataan menunjukkan bahwa para pelaksana di lapangan masih kurang serius untuk mewujudkannya. Bangsa Indonesia juga masih kurang dengan peduli potensi kelautannya. "Kita telah lama memunggungi laut", demikian Presiden dikatakan Jokowi terkait fakta-fakta kemaritiman Indonesia di lapangan yang masih memiliki berbagai kelemahan dan belum adanya perkembangan signifikan dari Indonesia rencana dalam mewujudkan cita-cita menjadi Poros Maritim Dunia (Rahman, 2020).

3. Cara Mengatasi Kelemahan

Untuk mewujudkan cita-cita menjadi poros maritim dunia. kelemahan-kelemahan yang ada harus dihilangkan. Cara menghilangkan kelemahan itu adalah mengacu kepada lima pilar visi yang telah dicanangkan Presiden Jokowi tentang poros maritim dunia, antara lain: Pilar pertama: Pembangunan kembali budaya maritim Indonesia; Pilar kedua: Berkomitmen

dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; Pilar ketiga: Komitmen mendorong pengembangan infrastruktur konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim; Pilar keempat: Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekeria sama pada bidang kelautan; dan Pilar Membangun kelima: kekuatan pertahanan maritim.

a. Cara mengatasi telah berkurangnya budaya maritim

Kelemahan ini diatasi dengan pembangunan budaya maritim (pilar pertama). Pembangunan kembali budaya maritim dilakukan dengan revitalisasi budaya maritim melalui berbagai kegiatan kreatif seperti festival duta duta karang, duta bahari. mangrove, festival lagu bahari nusantara, festival kuliner sea food, lomba perahu layar, lomba perahu dayung, lomba selam, selancar air, mancing mania, serta preservasi situs peninggalan budaya maritim yang bernilai sejarah.

Menurut Menko Bidang Kemaritiman, Rizal Ramli, pembangunan budaya maritim Indonesia diawali dengan menanamkan "cinta laut". Hal ini dilakukan mengirim seribu siswa untuk mengelilingi Indonesia menggunakan kapal selama satu bulan. Bersamaan dengan itu pemerintah harus memanfaatkan dan membangun sumber daya maritim agar bisa menjadi negara maritim yang besar dengan nelayan sebagai utamanya pelaku serta membangunan infrastruktur dan konektivitas maritim antar pulau dengan merata serta memperkuat pertahanan

ISSN: 2087-3050

e-ISSN: 2722-0621

maritim (Anonim, 2016). Seialan dengan Rizal Ramli, Presiden Jokowi menyatakan pembangunan budaya maritim dilakukan dengan mencintai laut. Hal ini tersirat dari pernyataan Presiden. "Ayo ke laut, di laut tersimpan harapan. Di laut tersimpan kejayaan. Banyak ombak, banyak kehidupan."

Hal ini diungkapkan Jokowi pada saat pembukaan International Fleet Review (IFR) 2016 di Markas Komando Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut II Kota Padang, Sumatera Barat. Presiden mengajak untuk bekerja keras membangkitkan kembali budava maritim nusantara. menjaga sumber daya laut, membangun infrastruktur dan konektivitas maritim. memperkuat diplomasi maritim dan membangun pertahanan maritim (Rahman dan Tarmizi, 2016).

Di lain pihak, menurut Prasetya (2017)cara membangun budaya maritim adalah dengan menghayati maritim sejarah nusantara. Dalam catatan sejarah terekam bukti-bukti bahwa nenek movang Indonesia bangsa menguasai lautan nusantara, bahkan mampu mengarungi samudera luas hingga ke pesisir Madagaskar, Afrika Selatan. Sayangnya, setelah mencapai kejayaan budaya bahari, Indonesia terus mengalami kemunduran, terutama setelah masuknya VOC dan kekuasaan kolonial Belanda ke Indonesia. Sejak itu, terjadi penurunan semangat dan jiwa Maritim bangsa Indonesia, dan pergeseran nilai budaya, dari

budaya Maritim ke budaya daratan. Catatan penting sejarah maritim ini menunjukkan bahwa dibandingkan dengan negaranegara tetangga di kawasan Asia Tenggara, Indonesia memiliki keunggulan budaya maritim dari jaman dahulu bahkan sebelum negara Indonesia lahir.

Untuk mengatasi masalah masih kurangnya SDM maritim dilakukan dapat berbagai pelatihan kepada para pihak yang bergerak dibidang maritim. Peningkatan SDM untuk nelayan, maritim misalnya dilakukan dengan pelatihan cara mencari ikan yang efektif tanpa merusak lingkungan. Peningkatan SDM untuk tenaga penjaga pantai dilakukan dengan menambah iumlah polisi pantai kemampuannya dengan pelatihan oleh TNI Angkatan Laut (Atmodjo, 2016).

b. Cara mengatasi belum adanya kesamaan pemahaman tentang konsep negara maritim yang akan dibangun

Kelemahan ini diatasi dengan komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan melalui pengembangan perikanan industri dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama yang merupakan konsep negara maritim yang akan dibangun (pilar kedua).

Sumber daya laut adalah sumber daya yang meliputi ruang lingkup yang luas yang mencakup kehidupan laut (flora dan fauna, mulai dari organisme mikroskopis hingga paus pembunuh dan habitat laut); mulai dari perairan dalam sampai ke daerah pasang surut dipantai, dataran tinggi dan

daerah muara yang luas

(Anonim, 2020).

ISSN: 2087-3050

e-ISSN: 2722-0621

Berbagai orang memanfaatkan dan berinteraksi dengan sumber daya laut mulai dari pelaut, nelayan komersial, pemanen kerang, ilmuwan dan lain-lain, yang digunakan untuk berbagai kegiatan baik rekreasi, penelitian, industri dan kegiatan lain yang bersifat komersial.

Dewasa ini pariwisata kelautan berbasis (wisata bahari) telah menjadi salah satu produk pariwisata yang menarik internasional. dunia Pembangunan kepariwisataan bahari pada hakekatnya adalah upaya untuk mengembangkan dan memanfaatkan objek dan daya tarik wisata bahari yang terdapat di seluruh pesisir dan lautan Indonesia, yang berupa kekayaan alam yang indah (pantai) beserta seluruh potensi kelautan yang ada di dalamnya.

 Cara mengatasi masih kurangnya SDM maritim dari segi jumlah maupun kualitasnya

Kelemahan ini diatasi dengan pembangunan kembali budaya maritim Indonesia (pilar pertama), khususnya dalam hal pemenuhan kualitas dan sumber kuantitas daya manusianya. Sumber daya maritim yang perlu ditingkatkan antara lain nelavan dan SDM kemaritiman.

Kualitas SDM nelayan perlu diperbaiki karena secara umum nelayan memiliki tingkat pendidikan yang rendah. kemampuan sebagai nelayan diperoleh secara turun-temurun, penguasaan teknologi dalam pemanfaatan sumberdaya kelautan dan perikanan masih tradisional. Kondisi menyebabkan skala usaha yang dimiliki relatif kecil, jangkauan daerah penangkapan hanya terbatas, sehingga produksinya relatif kecil. Oleh sebab itu diperlukan strategi modernisasi perikanan rakvat melalui motorisasi armada program penangkap ikan tradisional, sehingga jangkauan daerah penangkapan tidak hanya terbatas di sekitar pantai.

Selain kualitas nelayan, kualitas SDM kemaritiman juga ditingkatkan. Cara meningkatkannya adalah melalui lembaga pendidikan tinggi yang khusus mengelola program kemaritiman seperti Akademi Maritim atau Sekolah Tinggi Ilmu Kelautan dan Perikanan Politeknik atau Maritim

Idealnya, sebuah negara maritim memiliki universitas, institut atau politeknik maritim negeri di setiap propinsi yang memiliki sumberdaya kelautan dan perikanan yang besar, sehingga dapat dihasilkan SDM kemaritiman yang handal dan mampu bersaing dalam skala nasional maupun internasional.

d. Cara mengatasi masih tumpang tindihnya peraturan di bidang kelautan.

Kelemahan ini diatasi dengan diplomasi maritim (pilar keempat). Bagian dari diplomasi maritim adalah hukum dan perundang-undangan digunakan untuk menegakkan hukum itu sendiri. Hukum dan perundang-undangan seharusnya menjadi acuan yang ielas dan tegas untuk menegakkan hukum di laut. Akan tetapi sekarang ini masih banyak terjadi tumpang tindih peraturan hukum kelautan sehingga menimbulkan

Contoh kekacauan karena tumpang tindih ini adalah adanya pemberian kewenangan

kekacauan.

ISSN: 2087-3050 e-ISSN: 2722-0621

> kepada banyak instansi dengan pertimbangan keterbatasan kemampuan tiap-tiap instansi dalam melaksanakan tugas. Namun dalam praktiknya, masing-masing instansi memiliki manajemen vang berbeda satu sama lain sesuai dengan kepentingan sektornya. Kondisi itu merugikan pengguna jasa pelayaran, karena jika terjadi pelanggaran, maka pemilik dan nakhoda kapal diperiksa berkali-kali institusi yang berbeda dan hal itu tidak bisa dihindari karena masing-masing instansi menunjukkan kewenangannya memeriksa dan menahan pelaku pelanggaran. Mereka memang tidak bisa disalahkan karena mereka mempunyai dasar hukumnya masing-masing.

e. Cara mengatasi masih belum baiknya pengelolaan pelabuhan

Kelemahan ini diatasi dengan mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, khususnya pelabuhan laut (pilar ketiga). Pembangunan konektivitas dan infrastruktur dapat dilakukan secara berbarengan melalui pembangunan pelabuhan baru peningkatan pelabuhan lama, penambahan jumlah kapal dan pelayaran yang menjangkau seluruh nusantara dan dunia, peningkatan perdagangan lewat jalur laut, serta pelaksanaan program tol laut (Desfik, 2017).

f. Cara mengatasi masih kurangnya peran transportasi laut Indonesia

Kelemahan ini diatasi dengan meningkatkan konektivitas dan infrastruktur, khususnya degnan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim (pilar ketiga).

Tol laut merupakan program pengangkutan logistik kelautan yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan nusantara demi mengurangi disparitas harga antar wilayah, pulau, dan daerah (Bahfein dan Alexander, 2020). Progam ini meningkatkan memperkuat konektivitas antar wilayah dalam negeri dan juga antar negara.

Selain itu pembangunan konektivitas dilengkapi dengan dilakukan dengan pengembangan inovasi teknologi maritim seperti pengembangan radar pengawas pantai dan militer. radar pengatur lalu lintas laut serta pemanfaatan teknologi informasi komunikasi dan (Zulkarnain, 2015).

g. Cara mengatasi masih kecilnya kontribusi sektor perikanan laut terhadap perekonomian

Kelemahan ini dapat diatasi dengan berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber dengan daya laut fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan perikanan industri dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama (pilar kedua).

Sumberdava kelautan dan perikanan dapat dimanfaatkan optimal secara dengan industri berkembangnya perikanan tangkap dan industri pengolahan ikan serta berkembangnya industri maritim yang didukung pelabuhan laut bertaraf internasional. Hal ini akan semakin mudah dicapai jika didukung meningkatnya kualitas dan kuantitas SDM kemaritiman Indonesia dan terjaminnya keamanan dan

penegakan hukum di wilayah laut Indonesia.

h. Cara mengatasi premanisme dan mafia pelabuhan

Kelemahan ini diatasi dengan membangun kekuatan pertahanan maritim kelima). Secara umum konsep ketahanan maritim adalah usaha mempertahankan, untuk memelihara serta memperkuat nasional ketahanan Indonesia semakin tangguh untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim serta bentuk tanggung jawab dalam menjaga keselamatan pelayaran keamanan maritim (Anonim, 2015).

Ketahanan maritim dapat digunakan untuk menghilangkan kelemahan adanya premanisme dan mafia pelabuhan dengan represif/penindakan (keras) dan juga untuk menghilangkan tumpang kelemahan masih tindihnya peraturan di bidang kelautan karena salah satu aspek ketahanan maritim adalah hukum yang kuat.

Sebagai negara yang berada di antara dua benua dan dua samudra, sudah seharusnya Indonesia membangun kekuatan pertahanan maritim. Hal ini diperlukan bukan saja untuk meniaga kedaulatan kekayaan maritim Indonesia, tetapi juga untuk menjaga keselamatan pelayaran keamanan maritim bagi seluruh kapal Indonesia maupun kapalkapal dari negara lain yang berlayar melalui perairan Indonesia baik dari barat ke timur maupun dari utara ke selatan (Anonim, 2016).

IV. **SIMPULAN**

Pemerintah Indonesia sudah mengambil beberapa kebijakan yang mendukung tercapainya cita-cita menjadi negara poros maritim dunia. Diantara yang sudah dilaksanakan antara lain menerbitkan beberapa peraturan sebagai payung hukum untuk mewadahi cita-cita mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, menjabarkan visi maritim dunia. membentuk poros Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, serta melakukan berbagai usaha dalam memaksimalkan ekspor komoditas kelautan dan perikanan.

Walaupun sudah ada kebijakan tersebut, namun hasil yang diharapkan masih belum signifikan. Sementara itu masih banyak kelemahan yang terlihat, antara lain:

- 1. Telah berkurangnya budaya maritim;
- 2. Belum adanya kesamaan konsep mengenai negara maritim yang akan dibangun:
- 3. SDM maritim masih kurang baik jumlah maupun kualitasnya;
- 4. Masih tumpang tindihnya peraturan di bidang kelautan;
- 5. Masih belum baiknya pengelolaan pelabuhan
- 6. Masih kurangnya peran transportasi laut Indonesia
- 7. Masih kecilnya kontribusi perikanan terhadap pereko-nomian; serta
- 8. Masih adanya premanisme dan mafia pelabuhan.

Cara mengatasi kelemahan tersebut adalah:

- 1. Cara mengatasi telah berkurangnya budaya maritim adalah dengan pembangunan budaya maritim (pilar pertama).
- 2. Cara mengatasi belum adanya kesamaan pemahaman tentang konsep negara maritim yang akan dibangun diatasi dengan komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama yang merupakan

- konsep negara maritim yang akan dibangun (pilar kedua).
- 3. Cara mengatasi masih kurangnya SDM maritim dari segi jumlah maupun kualitasnya adalah dengan pembangunan kembali budava maritim Indonesia (pilar pertama).
- 4. Cara mengatasi masih tumpang peraturan bidang tindihnya di kelautan adalah dengan diplomasi maritim (pilar keempat).
- 5. Cara mengatasi masih belum baiknya pengelolaan pelabuhan adalah dengan mendorong pengembangan infrastruktur konektivitas dan maritim, khususnya pelabuhan laut (pilar ketiga).
- 6. Cara mengatasi masih kurangnya peran transportasi laut Indonesia adalah dengan dengan meningkatkan infrastruktur. konektivitas dan khususnya degnan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim (pilar ketiga).
- 7. Cara mengatasi masih kecilnya kontribusi sektor perikanan laut perekonomian terhadap adalah dengan berkomitmen dalam menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan perikanan industri dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama (pilar kedua).
- 8. Cara mengatasi premanisme dan mafia pelabuhan adalah dengan membangun kekuatan pertahanan maritim (pilar kelima).

Solusi-solusi di atas sebenarnya merupakan pelaksanaan lima pilar visi Poros Maritim Dunia. Tampak di sini, bahwa pelaksanaan lima pilar tersebut dapat digunakan untuk menyelesaikan semua kelemahan yang ada.

banyaknya Masih kelemahan dalam menuju cita-cita menjadi poros maritim dunia disebabkan lima pilar sebagai penjabaran poros maritim dunia, belum dilaksanakan dengan baik. Untuk itu disarankan agar para pelaksana di lapangan, segera melaksanakan lima

pilar itu dengan konsisten sehingga bisa mengatasi kelemahan-kelemahan yang ada.

Sebuah negara maritim menjadikan laut sebagai tulang punggung perekonomian, yaitu dengan menguasai perdagangan dan transportasi laut. Untuk itu bangsa Indonesia dapat meniru cara Singapura dan Malaysia dengan meningkatkan ukuran kapal terbesar, jumlah layanan tersedia, jumlah operator, kapasitas angkut, jumlah kapal, ukuran kapal terbesar dan konektivitas dengan bangsa-bangsa lain di dunia, agar dapat mewujudkan citacita menjadi poros maritim dunia.

DAFTAR PUSTAKA V.

- Andiri, S. A. (2015). Quality of Public Transport Service (Descriptive Study About Quality of Passenger Ship Service Gresik Route - Bawean Port Gresik). Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik. Vol. 3. 1–7.
- Anonim. (2016). Ini Cara Rizal Ramli Bangun Budaya Maritim Indonesia. https://bisnis.tempo.co-/read/743172/ini-cara-rizal-ramlibangun-budaya-maritimindonesia/full&view=ok
- Anonim. (2020). Pengertian Sumber Laut. Diakses Daya dari https://www.dosenpendidikan.co.id/ sumber-daya-laut/.
- Anonim. (2015). Konsep Maritim Memperkuat Ketahanan Nasional. http://www.lemhannas.go.id/index.php/-berita/beritautama/525-konsep-maritimmemperkuat-ketahanan-nasional.
- Anonim. (2016a). Menhan: Indonesia Membangun Harus Kekuatan Maritim. Pertahanan https://www.kemhan.go.id/2016-/11/03/menhan-indonesia-harusmembangun-kekuatan-pertahananmaritim.html.
- Anonim. (2017). Sekilas Kebijakan (Indonesian Kelautan Indonesia Policy). Ocean https://jurnalmaritim.com/sekilas-

ISSN: 2087-3050 e-ISSN: 2722-0621

- kebijakan-kelautan-indonesiaindonesian-ocean-policy/.
- Anonim. (t.t.). Negara Maritim Pengertian, Ciri, Konsep, Contoh & Perbedaan Dengan Negara Kepulauan. https://rimbakita.com/negaramaritim/.
- AS. (2017). Tiga Tahun Poros Maritim Dunia: Indeks Konektivitas Global Indonesia Masih Stagnan. https://jurnalmaritim.com/tigatahun-poros-maritim-dunia-indekskonektivitas-global-indonesiamasih-stagnan/.
- Atmodjo, R. (2016). Ini Cara Rizal Ramli Bangun Budaya Maritim Indonesia. https://bisnis.tempo.co/read/743172/inicara-rizal-ramli-bangun-budayamaritim-indonesia.
- Bahfein, S.dan Alexander, H.B. (2020). Kementerian Perhubungan Luncur-TolBuku Laut. https://properti.kompas.com/read/20 20/09/21/162142821/kementerianperhubungan-luncurkan-buku-tollaut.
- Bappenas. (2017). The Direction of Maritime Development in Indonesia. Badan Perencanaan Pemba-ngunan Nasional.
- Dahuri. R. (2014).Road Мар Pembangunan Kelautan untuk Pengembangan Daya Saing dan Pertumbuhan Ekonomi Berkualitas Menuju Indonesia yang Maju, Adil – Makmur Berdaulat. Gramedia Pustaka Utama.
- Desfik, T.S. (2017). Menhub: Tol Laut Bisa Jadi Contoh Konektivitas Asia-Eropa. https://www.beritasatu.com/ekonomi/454637/me nhub-tol-laut-bisa-jadi-contohkonektivitas-asiaeropa.
- Dewa, A.L., Mafruhah, I., Susilowati, I. (2017). Peran Transportasi Laut Pada Poros Maritim dalam Pengurangan **Disparitas** Antar Wilayah Indonesia. e-jurnal. https://repository.feb.uns.ac.id/lihatp df.php?lokasi=publikasi&kode=837.

- Dirgantara, G. dan Mulyono, S. (2019). Ahli Melihat Masih Ada Celah di Hukum Kemaritiman. https://www.antaranews.com/berita/ 1093720/ahli-melihat-masih-adacelah-di-hukum-kemaritiman.
- Gischa, S. dan Nailufar, N.N. Indonesia sebagai Negara Maritim, Maksudnya?. https://www.kompas.com/skola/read /2019/12/10/162412069/indonesiasebagai-negara-maritim-apamaksudnya?page=all.
- Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional.
- Kusumawardhani, I., Afriansyah, A. Kebijakan (2019).Kelautan Indonesia dan Diplomasi Maritim. Jurnal Kertha Patrika. Vol. 41. No. 3.251 - 282.
- Pantouvakis, A., Chlomoudis, Dimas, A. (2008). Testing SERVOUAL Scale in the Passenger Port Industry: A Confirmatory Study. Maritime **Policy** Management Journal, Vol. 35, No. 5, 449–467. https://doi.org/10.1080-/03088830802352095.
- Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.
- Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2017 tentang Rencana Aksi Percepatan Pembangunan Industri Perikanan Nasional.
- Prasetya, M.N. (2017). Membangun Kembali Budava Maritim Indonesia: Melalui Romantisme Negara (Pemerintah) dan Civil Society. Jurnal PIR. Vol. 1. No. 2. 176-187.
- Prijono, S.N. (2010). Indonesia Negara **Biodiversity** Mega di http://lipi.go.id/berita-/indonesianegara-mega-biodiversity-di-dunia-/5181.
- Purwaka, T.H. (1989).Indonesian Interisland Shipping: An Assessment of the Relationship of Government Policies and Quality of Shipping Service. Ph.D.Disserta-tion. University of Hawaii.

ISSN: 2087-3050 Dinamika Bahari e-ISSN: 2722-0621 Vol.2 No.1 Edisi Mei 2021: 13-27

Rahman, M.R. (2020). *Mengevaluasi Poros Maritim Dunia di Tengah Pandemi*. https://www.antaranews.com/berita/151668

<u>0/mengevaluasi-poros-maritim-dunia-di-tengah-pandemi</u>.

- Rahman, M.R. dan Tarmizi, T. (2016). Pakar Kelautan: Indonesia Belum Menjadi Negara Maritim. https://www.antaranews.com/-berita/557517/pakar-kelautan-indonesia-belum-menjadi-negara-maritim.
- Ray, D. (2008). Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008. USAID.
- Siswanto. (2017). Percepatan Pencapaian Visi Indonesia Poros Maritim Dunia Dengan Kerangka KKMD. https://jamaninfo.-com/percepatanpencapaian-visi-indonesia-porosmaritim-dunia-dengan-kerangkakkmd/amp/
- Sitorus, H. (t.t.). *Membangun Maritim* dan Perikanan. Literatur Media Sukses.
- Syaodih, N. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan*. Remaja Rosdakarya.
- Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Wikipedia. (t.t.). Konferensi Perserikatan Bangsa-Banga Mengenai Perdagangan dan Pembangunan. https://id.wikipedia-.org/wiki/Konferensi_Perserikatan_ Bangsa-Bangsa_mengenai_Perdagangan_dan_Pembangunan.
- Zulkarnain, I. (2015). Pengembangan Infrastruktur dan Konektivitas Maritim Poin Utama Menuju Poros Maritim Dunia. http://lipi.go.id/lipimedia/pengembangan-infrastruktur-dan-konektivitas-maritim-poin-utama-menuju-poros-maritim-dunia/11169.