Jurnal Segeram

Vol. 3 No 1, 2024

NATUNA DALAM KONSEPSI POROS MARITIM DUNIA

Miftahuddin
STAI Natuna, Indonesia
Emai: miftah007@yahoo.com

Abstrak

Presiden Joko Widodo telah mencanangkan gagasan tentang Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Dalam Konsepsi Poros Maritim, dimaksudkan juga untuk memperkuat cara pandang mendasar bangsa Indonesia dan wawasan nusantara, tidak hanya sebagai bangsa yang merdeka, tetapi juga dengan keutuhan wilayah tanah air yang berbentuk kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Kemerdekaan dan keutuhan wilayah tersebut menjadi modal Indonesia dalam merencanakan strategi pembangunan nasional secara utuh dan menyeluruh.

Gagasan Presiden Jokowi itu kemudian dituangkan dalam berbagai peraturan perundang-undangan, khususnya Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, RPJMN 2015-2019 dan RPJMN 2020-2025. Apa saja kebijakan dan program Poros Maritim Dunia untuk Kabuaten Natuna? Tulisan ini dimaksudkan untuk membuat suatu tinjauan terkait konsepsi Jokowi tentang Poros Maritim Dunia dengan fokus pada bagaimana kebijakan itu dituangkan dan diimplementasikan untuk Kabupaten Natuna. Tinjauan dilakukan dengan pendekatan analisis kebijakan publik (public policy analysis).

Kajian berkesimpulan: Pertama, Natuna dikonsepsikan sebagai simpul yang sangat penting dalam pembangunan Indonesia menuju Poros Maritim Dunia. Konsepsi itu terefleksi dalam berbagai dokumen kebijakan dan perencanaan pembangunan (khususnya RPJMN 2015-2019 dan RPJMN 2020-2024), termasuk di dalam RPJMD Provinsi Kepri 2021-2026. Kedua, banyak peraturan perundang-undangan yang meski tidak secara khusus mengatur Natuna, namun di dalamnya secara jelas tergambar arahan mengenai kebijakan dan program pembangunan di Natuna. Ketiga, berbagai kebijakan dan program untuk pembangunan Natuna, sebagian sudah selesai, dan sebagian lagi masih terus berjalan secara bertahap. Berbagai pembangunan infrastruktur ini adalah bagian dari upaya memperkuat Natuna sebagai simpul strategis untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Kata kunci: Poros Maritim Dunia, Kebijakan Publik

Abstract

President Joko Widodo has launched the idea of Indonesia as the World Maritime Axis. The World Maritime Axis is Indonesia's vision to become a maritime country that is sovereign, advanced, independent, strong, and able to make a positive contribution to regional and world security and peace in accordance with national interests. In the Maritime Axis Conception, it is also intended to strengthen the basic point of view of the Indonesian people and views of the archipelago, not only as an independent nation, but also with the territorial integrity of the homeland in the form of the archipelago as a political, economic, social, cultural, defense and security. The independence and integrity of the region is Indonesia's capital in planning a national development strategy as a whole and in its entirety

President Jokowi's idea was then set forth in various laws and regulations, in particular Presidential Regulation Number 16 of 2017 concerning Indonesian Maritime Policy, RPJMN 2015-2019 and RPJMN 2020-2025. What are the policies and programs of the World Maritime Axis for Natuna Regency? This paper is intended to provide an overview of Jokowi's conception of the World Maritime Axis with a focus on how the policy is formulated and implemented for Natuna Regency. The review was carried out using a public policy analysis approach.

The study concludes: First, Natuna is conceptualized as a very important node in Indonesia's development towards the World Maritime Axis. This conception is reflected in various development policy and planning documents (especially the 2015-2019 RPJMN and 2020-2024 RPJMN), including in the Riau Islands Province RPJMD 2021-2026. Second, there are many laws and regulations which, although they do not specifically regulate Natuna, clearly describe directions regarding development policies and programs in Natuna. Third, various policies and programs for the development of Natuna, some have been completed, and some are still ongoing in stages. These various infrastructure developments are part of efforts to strengthen Natuna as a strategic node to realize Indonesia as a World Maritime Axis.

Keywords: *World Maritime Axis, Public Policy*

1. Pendahuluan

Gagasan membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia telah dicanangkan Presiden Joko Widodo (Jokowi) sejak dilantik menjadi Presiden pada periode pertama tahun 2014. Dalam pidato seusai pelantikan di hadapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR), 20 Oktober 2014, Jokowi mengatakan, “Kita terlalu lama memunggungi laut, memunggungi samudera, dan memunggungi selat dan teluk, dan kini saatnya kita mengembalikan semuanya sehingga “Jalesveva Jayamahe”, di laut kita jaya, sebagaimana semboyan kita di masa lalu, bisa kembali”. (https://setkab.go.id/pidato-presiden-joko-widodo-pada-pelantikan-presiden-dan-wakil-presiden-republik-indonesia-di-gedung-mpr-senayan-jakarta-20-oktober-2014/)

Presiden Jokowi kembali mengulangi pernyataannya tentang Poros Maritim ini ketika berbicara dalam forum internasional, yakni di forum KTT ke-9 Asia Timur, di Nay Pyi Taw, Myanmar, pada 13 November 2014. Jokowi menyampaikan argumentasi tentang strategisnya konsepsi Poros Maritim bagi kebangkitan Indonesia dan ASEAN. Jokowi menilai bahwa saat ini sebuah trasformasi 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 40 triliun dollar AS, 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 Indonesia. Jalur laut yang menghubungkan dua samudera strategis –Samudera Hindia dan Samudera Pasifik– merupakan jalur penting bagi lalu lintas perdagangan dunia," kata Presiden Jokowi.

Jokowi mengatakan 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 ditengah-tengah proses perubahan strategis itu, baik secara geografis, geopolitik, maupun geo-ekonomi. Oleh karena itu, sebagai negara maritim, Indonesia harus menegaskan dirinya sebagai Poros Maritim Dunia, sebagai kekuatan yang berada di antara dua samudera: Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Posisi sebagai Poros Maritim Dunia membuka peluang bagi Indonesia untuk membangun kerjasama regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat," tegas Jokowi. (https://setkab.go.id/pidato-presiden-ri-joko-widodo-pada-ktt-ke-9-asia-timur-di-nay-pyi-taw-myanmar-13-november-2014/)

Secara singkat, pada kesempatan itu, Presiden Jokowi menyampaikan 5 (lima) pilar utama dalam membangun Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yaitu: *Pertama*, membangun budaya maritim. Dalam hal demikian, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudera. *Kedua*, menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. *Ketiga*, memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun Tol Laut, deep seaport, logistik, dan industri perkapalan, dan pariwisata maritim. *Keempat*, diplomasi maritim, yaitu mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerjasama di bidang kelautan, menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan,

sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. *Kelima*, membangun kekuatan pertahanan maritim.

Gagasan Presiden Jokowi tentang pembangunan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, dituangkan dalam peraturan perundang-undangan, yakni Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Di dalam Perpres ini, 5 (lima) Pilar gagasan Jokowi diperluas menjadi 7 (tujuh) pilar, diikuti penetapan berbagai kebijakan dan program turunan, yang tercermin dalam 76 (tujuh puluh enam) kebijakan dan strategi utama. Perpres tersebut kemudian menjadi arahan bagi jajaran pemerintahan di semua Kementerian dan Lembaga (K/L), yang tercermin dalam dokumen-dokumen perencanaan, khususnya, RPJMN 2015-2019 dan RPJMN 2020-2024. Dokumen RPJMN kemudian menjadi acuan K/L dalam menyusun Rencana Strategis (Renstra), Rencana Induk (Rinduk), dan Rencana Kerja (Renja), diikuti pemerintah daerah dalam menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD), baik di tingkat Provinsi maupun Kabupaten/Kota.

Konsepsi Presiden Jokowi tentang Poros Maritim Dunia dengan demikian menjadi sangat sentral dalam memberikan arah pembangunan Indonesia dalam rentang 10 (tahun) pemerintahan Jokowi (2014-2019 dan 2020-2024). Konsepsi itu mewujud pada seluruh perencanaan pembangunan Indonesia, baik di tingkat Pusat, Provinsi maupun Kabupaten/Kota. Dalam konteks peneguhan konsepsi Poros Maritim Dunia tersebut, penting untuk dicermati, seperti apa Natuna dikonsepsikan oleh pemerintah? Apa saja kebijakan yang dibuat untuk Natuna, demikian pula strategi dan program-program apa saja yang direncanakan untuk Natuna? Apa saja program yang sudah berhasil diwujudkan di Natuna, dan apa yang belum?

Tulisan ini dimaksudkan untuk membuat suatu tinjauan terkait konsepsi Jokowi tentang Poros Maritim Dunia dengan fokus pada bagaimana kebijakan itu dituangkan dan diimplementasikan untuk Kabupaten Natuna. Pendekatan tinjauan ini bersifat analisis kebijakan publik (*public policy analysis*). Sebagai kerangka teoritis, tulisan ini akan mengacu kepada beberapa teori para ilmuwan tentang kebijakan publik. Apa itu kebijakan Publik? Thomas R. Dye dalam bukunya Understanding Public Policy (1978) menulis: "Public policy is whatever governments choose to do or not to do" (Kebijakan publik adalah apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan). Dengan mengatakan demikian, maka bagi Dye, kebijakan publik itu harus mencakup bukan saja apa yang diinginkan pemerintah untuk melakukan sesuatu, tetapi juga apa yang tidak dilakukannya. Mengapa? Karena menurut Dye, baik yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan mempunyai dampak atau konsekuensi yang sama besarnya terhadap masyarakat.

Ilmuwan lain yang menjadi acuan teoritis dalam kajian ini adalah Brian W. Hogwood dan Lewis A. Gunn. Dalam bukunya, Policy Analysis for the Real World (1984), Hogwood dan Gunn mencatat 10 (sepuluh) macam penggunaan istilah 'policy', yaitu: (1) Policy as a label for afield of activity. Kebijakan sebagai sebuah sebutan untuk medan atau wilayah kegiatan tertentu. (2) Policy as an expression of general purposes or desired state of affairs. Kebijakan merupakan pernyataan tentang tujuan dan keinginan negara secara umum. (3) Policy as specific proposals. Kebijakan publik dipandang sebagai usulan kegiatan atau tindakan yang akan diambil oleh pemerintah. (4) Policy as decisions of government. Kebijakan publik sebagai keputusan yang dibuat oleh pemerintah. (5) Policy as formal authorization. Kebijakan publik adalah merupakan salah satu bentuk produk dari kewenangan formal pemerintah untuk merumuskan, melaksanakan dan menilai kebijakan tersebut. (6) Policy as programme. Kebijakan publik sebagai program mempunyai arti bahwa kebijakan itu terdiri dari banyak program , atau dikatakan dengan kata lain bahwa program itu bagian dari kebijakan (7) Policy as output. Kebijakan publik sebagai keluaran. Hal ini berarti bahwa kebijakan itu adalah merupakan produk dari proses mengubah "masukan" menjadi "keluaran", yaitu tindakan yang dilakukan pemerintah untuk membuahkan masalah tertentu. (8) Policy as outcome, atau kebijakan publik sebagai dampak. Artinya, bahwa kebijakan publik yang telah dilaksanakan membuahkan dampak (pengaruh) baik yang positif maupun negatif kepada pihak yang menjadi sasaran kebijakan tersebut. (9) Policy as a theory or model. Semua kebijakan mengandung asumsi tentang apa yang dilakukan pemerintah dan apa konsekuensi (dampak) dari tindakan pemerintah tersebut. Dan asumsi-asumsi tersebut membentuk teori kausalitas atau model sebab-akibat. (10) Policy as process. Kebijakan publik sebagai proses. Artinya, setiap kebijakan itu terdiri dari bermacam-macam kegiatan yang prosesnya menyangkut waktu yang panjang dan sangat kompleks. Proses kebijakan yang meliputi kegiatan merumuskan, melaksanakan dan menilai kebijakan pastilah melibatkan unsur waktu yang tidak sedikit dan tingkat kerumitan yang sangat tinggi.

Yang penting dicatat di sini adalah terkait karakteristik analisis kebijakan publik. Menurut Brian W. Hogwood & Lewis A. Gunn (1984: 29-30), karakteristik analisis kebijakan publik adalah: applied rather than pure (terapan daripada ilmiah murni), interdisciplinary as well as multi-disciplinary (bersifat interdisipliner bahkan bersifat multidisiplin), politically sensitive planning (merupakan perencanaan yang secara politik bersifat sensitif), client-oriented (berorientasi kepada klien).

Mengacu pada berbagai pandangan tersebut, tinjauan ini pada akhirnya dimaksudkan untuk menjawab permasalahan utama kajian ini, yaitu untuk mendapat gambaran: seperti apa

Natuna dikonsepsikan oleh pemerintah? Apa saja kebijakan yang dibuat untuk Natuna, demikian pula strategi dan program-program apa yang direncanakan untuk Natuna? Apa saja program yang sudah berhasil diwujudkan di Natuna, dan apa yang belum? Dengan formulasi demikian, tinjauan ini bersifat analisis valuatif dalam pengertian bahwa kajian akan membuat satu penilaian atas apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan baik jangka pendek (*effect*) maupun harapan jangka panjang (*impact*). (Dewi, 2016: 120) Melalui pendekatan ini pada akhinya kajian akan membuat catatan atau rekomendasi yang relevan terkait suatu kebijakan dan penerapannya di lapangan.

2. Metode

Secara metodologis kajian ini bersifat desktiptif-normatif-empiris, dimana yang menjadi fokus kajian adalah norma-norma hukum, yang berupa peraturan perundang-undangan (seperti Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Daerah, dan sebagainya) yang kemudian disandingkan dengan tataran implementasinya. Dokumen-dokumen tersebut kemudian dianalisis menurut tema atau fokus kajian, dalam hal ini adalah konsepsi Poros Maritim Dunia. Beberapa sumber utama dokumen yang akan dianalisis adalah; (1) UU Nomor 17 tahun 2007 tentang RPJP 2005-2025; (2) UU Nomor 32/2014 tentang Kelautan; (3) Perpres Nomor 2 Tahun 2015 tentang RPJMN Tahun 2015-2019; (4) Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia; (5) Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020-2022; (6) Peraturan BNPP Nomor 1 tahun 2015 tentang Rencana Induk Pengelolaan Perbatasan Negara Tahun 2015-2019.

Terkait metodologi pengumpulan data, karena kajian ini bersifat analisis kebijakan, maka pengumpulan data dilakukan melalui penelusuran literatur dan inventarisasi permasalahan dari berbagai sumber kepustakaan. Untuk megetahui gambaran implementasinya, data dikumpulkan dai sumber-sumber sekunder berupa buku, dokumen laporan, jurnal, berita atau laporan media dan sebagainya. Data utama kajian ini adalah dokumen peraturan perundang-undangan dan konsep-konsep pendukungnya. Data-data kemudian dideskripsikan dan disistematisasikan, dilanjutkan analisis berdasarkan teori atau konsep yang digunakan dalam penelitian. Berdasarkan analisis lalu diambil kesimpulan dan rekomendasi untuk menjawab permasalahan penelitian.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. KONSEPSI POROS MARITIM DUNIA DALAM PERATURAN PERUNDANGAN

3.1.1. Definisi Poros Maritim Dunia

Pengertian Poros Maritim Dunia, secara eksplisit tertulis di dalam Perpres Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, Pasal 1, butir

2. Dijelaskan bahwa, Poros Maritim Dunia adalah suatu visi Indonesia untuk menjadi sebuah negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional. Dalam Konsepsi Poros Maritim, dimaksudkan juga untuk memperkuat cara pandang mendasar bangsa Indonesia dan wawasan nusantara, tidak hanya sebagai bangsa yang merdeka, tetapi juga dengan keutuhan wilayah tanah air yang berbentuk kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Kemerdekaan dan keutuhan wilayah tersebut menjadi modal Indonesia dalam merencanakan strategi pembangunan nasional secara utuh dan menyeluruh

3.1.2. Poros Maritim Dunia dalam UU 17 Tahun 2007 tentang RPJPN 2005-2025

Secara harfiah, belum ada istilah ‘Poros Maritim Dunia” dalam Undang-undang 17 Tahun 2007 ini. Yang ada adalah istilah “kelautan” dan “kemaritiman”. Namun secara substantif, arahan untuk membangun Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia, sangat jelas dalam Undang-undang ini. Dalam salah satu bagian dikatakan, mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional adalah menumbuhkan wawasan bahari bagi masyarakat dan pemerintah agar pembangunan Indonesia berorientasi kelautan; meningkatkan kapasitas sumber daya manusia yang berwawasan kelautan melalui pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan; mengelola wilayah laut nasional untuk mempertahankan kedaulatan dan kemakmuran; dan

membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan.

Pada bagian lain, terkait pengembangan Potensi Sumber Daya Kelautan, Undang-Undang ini mengamanatkan agar arah pembangunan ke depan memerhatikan pendayagunaan dan pengawasan wilayah laut yang sangat luas. Dengan cakupan dan prospek sumber daya kelautan yang sangat luas, arah pemanfaatannya harus dilakukan melalui pendekatan multisektor, integratif, dan komprehensif agar dapat meminimalkan konflik dan tetap menjaga kelestariannya. Di samping itu, mengingat kompleksnya permasalahan dalam pengelolaan sumber daya laut, pesisir, dan pulau-pulau kecil, pendekatan keterpaduan dalam kebijakan dan perencanaan menjadi prasyarat utama dalam menjamin keberlanjutan proses ekonomi, sosial, dan lingkungan. Selain itu, kebijakan dan pengelolaan pembangunan kelautan harus merupakan keterpaduan antara sektor lautan dan daratan serta menyatu dalam strategi pembangunan nasional sehingga kekuatan darat dan laut dapat dimanfaatkan secara optimal untuk kesejahteraan bangsa.

3.1.3. Poros Maritim Dunia dalam UU 32 Tahun 2014 tentang Kelautan

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan pada intinya mengamanatkan kepada pemerintah pusat dan pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya melakukan pengelolaan kelautan untuk sebesar-sebesarnya kemakmuran rakyat melalui pemanfaatan dan pengusahaan sumber daya kelautan dengan prinsip ekonomi biru (*blue economy*). Ekonomi biru merupakan model pembangunan ekonomi

yang mengintegrasikan pembangunan darat dan laut dengan memperhitungkan daya dukung sumber daya dan lingkungan. Pada prinsipnya potensi darat, laut, dan udara harus disinergikan sehingga menjadi kekuatan Indonesia.

Secara substantif, UU 32 Tahun 2014 merupakan ketentuan lanjutan paska diakuinya Indonesia sebagai negara maritim yang hak-hak dan kewajibannya dijamin oleh hukum internasional, yaitu Konvensi Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*). Konvensi tersebut telah disahkan dalam hukum nasional melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut). Kedaulatan atas perairan kepulauan tersebut diperoleh setelah melalui penolakan beberapa negara terhadap Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957 dan perundingan multilateral yang alot.

Setelah perjuangan sekitar 25 tahun, akhirnya masyarakat internasional menerima Indonesia untuk mewujudkan kesatuan tanah air dengan melakukan inovasi hukum yang dilakukan melalui proklamasi unilateral negara kepulauan menjadi suatu prinsip hukum internasional. Dengan ditetapkannya UNCLOS 1982 maka Indonesia adalah satu-satunya negara yang mampu memperluas wilayah kedaulatan dan hak berdaulatnya sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang mendapatkan pengakuan internasional tanpa kekuatan militer. Pengakuan internasional tersebut telah memperkuat cara pandang mendasar bangsa Indonesia dan wawasan nusantara, tidak hanya sebagai bangsa yang merdeka, tetapi juga dengan keutuhan wilayah tanah

air yang berbentuk kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Kemerdekaan dan keutuhan wilayah tersebut menjadi modal Indonesia dalam merencanakan strategi pembangunan nasional secara utuh dan menyeluruh.

3.1.4. Poros Maritim Dunia dalam Perpres Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

Perpres Nomor 16 Tahun 2017 secara keseluruhan menggambarkan bagaimana Konsepsi Jokowi tentang Poros Maritim Dunia dituangkan dalam sebuah peraturan perundang-undangan. Mulai dari dasar hukum, prinsip, pilar-pilar kebijakan, hingga strategi-strategi yang diambil pemerintah untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dituangkan dalam Perpres ini. Secara substantif, isi Prepres Nomor 16 Tahun 2017 tergambar dalam matriks berikut:

Tabel-1:
Kebijakan Kelautan Indonesia

KEBIJAKAN KELAUTAN INDONESIA
(PERPRES 16 TAHUN 2017 TTG KEBIJAKAN KALAUTAN INDONESIA)

DASAR: (1) UU 17/2007 TTG PRJP 2005-2015; (2) UU 32/2014 TTG KELAUTAN; (3) NAWACITA	**PRINSIP:** (1) Wawasan Nusantara; (2(Pembangunan Berkelanjutan; (3) Ekonomi Biru; (4) Pengelolaan Terintegrasu dan Transparan; (5) Partisipasi; (6) Pemerataan dan Kesetaraan

7 PILAR KEBIJAKAN	76 KEBIJAKAN UTAMA
Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia	21 Strategi utama yakni: 9 Strategi Pengembangan SD Kelautan dan 12 Strategi Pengembangan SD Manusia
Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum dan Keselamatan di Laut	8 Strategi Utama
Tata Kelola dan kelembagaan di Laut	3 Strategi Utama
Ekonomi, Infrastruktur, dan Peningkatan Kesejahteraan	20 Strategi utama yakni: 8 Strategi Ekonomi kelautan; 7 Strategi Infrastruktur Kelautan; 5 Strategi peningkatan kesejahteraan
Pengelolaan Ruang Laut dan Pelindungan Lingkungan Laut	12 Strategi utama yakni: 6 Strategi Pengelolaan Ruang Laut, dan 6 Strategi Pelindungan Lingkungan Laut
Budaya Bahari	5 Strategi Utama
Diplomasi Maritim	7 Strategi Utama

Sumber: Perpres Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

Sebagai pedoman nasional untuk mewujudkan konsepsi Poros Maritim Dunia, dalam Perpres ini dijelaskan berbagai argumentasi tentang bagaimana kita memandang permasalahan dari perspektif regional dan global. Misalnya dijelaskan bahwa, visi Poros Maritim Dunia perlu memperhatikan secara komprehensif konstelasi hubungan antarnegara di Asia serta berbagai inisiatif yang ada di kawasan seperti ASEAN Community, One Belt One Road (OBOR) Republik Rakyat Tiongkok (RRT), Act East dari India dan Re-Balance dari Amerika. Dalam kaitan ini, visi Poros Maritim Dunia perlu melakukan sinergi dengan berbagai inisiatif tersebut sesuai dengan kepentingan nasional dan dalam rangka memberikan sumbangan dan kontribusi positif bagi perdamaian. Visi Poros Maritim Dunia bisa terwujud apabila ada kebijakan dan program pendukung yang tepat, efektif, dan kompetitif. Program-program pembangunan kelautan tersebar di berbagai kementerian/lembaga. Oleh karena itu, perlu disusun Dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia yang menyinergikan dan menyelaraskan seluruh program pembangunan kelautan agar lebih terarah, tepat sasaran, serta capaian hasilnya dapat diukur.

Sebagai dokumen Nasional Kebijakan Kelautan Indonesia, disadari bahwa Perpres Nomor 16 Tahun 2017 ini akan menjadi pedoman bagi kementerian/lembaga dan pemerintah daerah dalam melakukan perencanaan, pelaksanaan, serta monitoring dan evaluasi pembangunan sektor kelautan, juga sebagai acuan bagi masyarakat dan pelaku usaha dalam ikut serta melaksanakan pembangunan sektor kelautan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia. Perpres juga menjadi instrumen

yang menyinergikan gerak dan langkah seluruh pemangku kepentingan dalam mencapai cita-cita Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Terkait pemilihan terminologi "kelautan", bukan kemaritiman atau samudera, dalam Perpres ini lebih pada pertimbangan memperhatikan satu dokumen global yang mengatur berbagai aspek kelautan dan kemaritiman secara komprehensif, yaitu Konvensi Hukum Laut 1982, konstitusi kelautan dunia yang mencakup semua aspek pengaturan laut.

Perpres Nomor 16 Tahun 2017 tentang KKI menguraikan 7 (tujuh) pilar Kebijakan Kelautan Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia, sebagaimana tampak dalam tabel-tabel berikut:

Tabel-2:
PILAR PERTAMA SUB KEBIJAKAN-1

PILAR PERTAMA: Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan SDM
SUB KEBIJAKAN 1: Pengelolaan Sumber Daya Kelautan, Program Utama a. pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya perikanan secara lestari; b. peningkatan pengolahan, pemasaran, nilai tambah, serta standar dan keselamatan produk kelautan dan perikanan; c. peningkatan pelindungan terhadap kelestarian keanekaragaman hayati laut melalui konservasi ekosistem, jenis, dan genetik; d. pengembangan dan pemanfaatan energi dan sumber daya mineral sesuai dengan prinsip ekonomi biru dengan memperhatikan teknologi ramah lingkungan; e. pemanfaatan secara berkelanjutan sumber daya alam nonkonvensional berdasarkan prinsip kelestarian lingkungan; f. pengembangan pariwisata bahari berkelanjutan dengan memperhatikan kepentingan masyarakat lokal, kearifan tradisional, kawasan konservasi perairan, dan kelestarian lingkungan; g. pengembangan industri bioteknologi kelautan dan biofarmakologi laut dengan pemanfaatan potensi keanekaragaman hayati; h. peningkatan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya pesisir dan pulau-pulau kecil secara seimbang dan berkelanjutan; dan i. penguatan sistem data dan informasi kelautan, inventarisasi, dan evaluasi sumber daya kelautan.

Tabel-3
PILAR PERTAMA SUB KEBIJAKAN-2

PILAR PERTAMA: Pengelolaan Sumber Daya Kelautan dan Pengembangan SDM
Sub Kebijakan 2: Pengembangan Sumber Daya Manusia, Program Utama: a. peningkatan jasa di bidang kelautan yang diimbangi dengan ketersediaan lapangan kerja; b. pengembangan standar kompetensi sumber daya manusia di bidang kelautan; c. peningkatan dan penguatan peranan ilmu pengetahuan dan teknologi, riset, dan pengembangan sistem informasi kelautan; d. peningkatan gizi masyarakat kelautan; e. peningkatan pelindungan ketenagakerjaan; f. peningkatan pendidikan dan penyadaran masyarakat kelautan yang diwujudkan melalui semua jalur, jenis, jenjang pendidikan; g. penyusunan kurikulum pendidikan yang berorientasi kelautan; h. peningkatan kualitas dan kuantitas perguruan tinggi bidang kelautan; i. penyediaan insentif dan bantuan pendidikan bidang kelautan dan riset strategis kelautan; j. pengembangan kualitas dan kuantitas sekolah pelayaran dan perikanan; k. peningkatan kolaborasi riset kelautan dan pengembangan pusat keunggulan kelautan; dan l. peningkatan tata kelola ilmu pengetahuan dan teknologi, pengembangan sarana dan prasarana ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, serta agenda riset kelautan strategis.

Tabel-4
PILAR KEDUA

PILAR KEDUA; Pertahanan, Keamanan, Penegakan Hukum, dan Keselamatan di Laut
Program Utama: a. pembangunan pertahanan dan keamanan laut yang tangguh melalui postur pertahanan kelautan Indonesia yang proposional dengan luas wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi Indonesia, serta mampu menanggulangi ancaman dan gangguan dari dalam dan luar negeri, ikut berperan dalam membangun perdamaian dan keamanan kawasan; b. peningkatan kemampuan dan kinerja pertahanan dan keamanan secara terpadu di seluruh wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi, serta di luar wilayah yurisdiksi sesuai dengan hukum internasional; c. peningkatan pembangunan kawasan perbatasan di laut dan pulau-pulau kecil terluar; d. peningkatan peran aktif Indonesia dalam kerja sama pertahanan dan keamanan laut baik di tingkat regional maupun internasional; e. penegakan kedaulatan dan hukum di wilayah perairan dan wilayah yurisdiksi; f. optimalisasi sistem komando, kendali, komunikasi, komputerisasi, intelijen, serta pengawasan dan pengintaian;

g. pembangunan karakter bangsa yang berorientasi kelautan dalam upaya bela negara; dan h. meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran.

Tabel-5
PILAR KETIGA

PILAR KETIGA; Tata Kelola dan Kelembagaan Laut
Program Utama: a. penataan sistem hukum nasional di bidang kelautan; b. implementasi hukum internasional di bidang kelautan sesuai dengan kepentingan nasional; dan c. pembangunan sistem tata kelola kelautan nasional yang baik, transparan dan bertanggung jawab.

Tabel-6
PILAR KEEMPAT SUB KEBIJAKAN-1

PILAR KEEMPAT: Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan
Sub Kebijakan 1: Ekonomi Kelautan, Program Utama: a. penyusunan dan pengembangan basis data dan informasi ekonomi kelautan; b. penciptaan iklim investasi usaha yang kondusif dan efisien; c. pengembangan dunia usaha di bidang kelautan nasional yang berdaya saing internasional; d. pembangunan kawasan ekonomi kelautan secara terpadu dengan menggunakan prinsip-prinsip ekonomi biru di wilayah pesisir, pulau-pulau kecil, pulau-pulau terluar, dan perairan laut Indonesia secara realistis; e. optimalisasi penyediaan fasilitas infrastruktur yang dibutuhkan dunia usaha dan pelaku usaha kelautan, terutama nelayan; f. intensi□kasi, ekstensi□kasi, diversi□kasi, dan penguatan mutu produk perikanan mulai dari proses praproduksi sampai dengan pemasaran; g. pengembangan kemitraan usaha di bidang kelautan yang saling menguntungkan antara usaha kecil dan menengah dengan usaha besar; dan h. pengembangan kerja sama ekonomi berkelanjutan dengan negara mitra strategis bidang kelautan.

Tabel-7
PILAR KEEMPAT SUB KEBIJAKAN-2

PILAR KEEMPAT: Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan
Sub Kebijakan 2: Infrastruktur Kelautan, Program Utama: a. sinergi kepentingan nasional strategis dalam menentukan kawasan pengembangan infrastruktur kelautan; b. pengembangan sistem konektivitas transportasi laut nasional; c. pengembangan kemampuan dan kapasitas badan usaha nasional di bidang pembangunan dan pengelolaan infrastruktur kelautan yang berdaya saing dan bertaraf internasional;

d. peningkatan kemampuan sumber pendanaan nasional untuk pembangunan infrastruktur kelautan; e. penciptaan iklim investasi yang baik untuk pembangunan dan pengelolaan infrastruktur maritim; f. peningkatan kerja sama investasi pembangunan infrastruktur dengan negara-negara mitra; dan g. pengembangan dan pembangunan infrastruktur pelabuhan laut.

Tabel-8

PILAR KEEMPAT SUB KEBIJAKAN-3

PILAR KEEMPAT: Ekonomi dan Infrastruktur Kelautan dan Peningkatan Kesejahteraan
Sub Kebijakan 3: Peningkatan Kesejahteraan, Program Utama: a. pembangunan prasarana dan sarana yang dibutuhkan dalam mengembangkan usaha bagi nelayan, pembudi daya ikan, dan petambak garam; b. peningkatan kemampuan dan kapasitas bagi nelayan, pembudi daya ikan, dan petambak garam; c. penyediaan kemudahan akses terhadap ilmu pengetahuan, teknologi, informasi, lahan, dan pembiayaan untuk kepentingan pengembangan usaha bagi nelayan, pembudi daya ikan, dan petambak garam; d. perluasan kesempatan kerja dan berusaha bagi masyarakat di bidang kelautan, khususnya pada sektor perikanan, energi, dan pariwisata bahari; dan e. peningkatan pengelolaan sumber daya kelautan untuk pariwisata bahari secara berkelanjutan bagi masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil.

Tabel-9

PILAR KELIMA SUB KEBIJAKAN-1

PILAR KELIMA: Pengelolaan Ruang Laut dan Pelindungan Lingkungan Laut
Sub Kebijakan 1: Pengelolaan Ruang Laut, Program Utama: a. penciptaan keterpaduan lintas program antarsektor di wilayah laut; b. percepatan penetapan rencana tata ruang laut nasional; c. percepatan penetapan rencana zonasi wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil; d. percepatan penyelesaian rencana zonasi kawasan strategis nasional, rencana zonasi kawasan strategis nasional tertentu,dan rencana zonasi kawasan antarwilayah; e. penyediaan data informasi geospasial dasar dan informasi geospasial tematik terpadu dalam kerangka kebijakan satu peta untuk penyusunan tata ruang laut; dan f. penyederhanaan perizinan pemanfaatan ruang laut

Tabel-10

PILAR KELIMA SUB KEBIJAKAN-2

PILAR KELIMA: Pengelolaan Ruang Laut dan Pelindungan Lingkungan Laut
Sub Kebijakan 2: Perlindungan Lingkungan Laut, Program Utama:

a. penguatan pengelolaan wilayah Daerah Aliran Sungai (DAS), pesisir, laut, dan pulau-pulau kecil melalui manajemen terpadu dan berkelanjutan;
b. penguatan konservasi ekosistem, jenis, dan genetik;
c. pencegahan, penanggulangan, dan pemulihan dampak pencemaran dan kerusakan lingkungan laut;
d. penanggulangan bencana kelautan;
e. pengembangan tata guna dan infrastruktur pesisir dan laut yang berkelanjutan; dan
f. pengembangan kerja sama bilateral, regional, dan global di bidang pengelolaan lingkungan laut.

Tabel-11
PILAR KEENAM

PILAR KEENAM: Budaya Bahari
Program Utama: a. meningkatkan pendidikan dan penyadaran masyarakat tentang kelautan yang diwujudkan melalui semua jalur, jenis, dan jenjang pendidikan; b. mengidenti□kasi dan menginventarisasi nilai budaya dan sistem sosial kelautan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai bagian dari sistem kebudayaan nasional; c. membangkitkan pemahaman wawasan dan budaya bahari; d. melakukan harmonisasi dan pengembangan unsur kearifan lokal ke dalam sistem pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kelautan yang lestari; dan e. mempertahankan, mengembangkan, dan meningkatkan peran kota-kota pelabuhan bersejarah.

Tabel-12
PILAR KETUJUH

PILAR KETUJUH: Diplomasi Maritim
Program Utama: a. peningkatan kepemimpinan di dalam berbagai kerja sama di bidang kelautan pada tingkat bilateral, regional, dan multilateral; b. peningkatan peran aktif dalam upaya menciptakan dan menjaga perdamaian dan keamanan dunia di bidang kelautan; c. kepemimpinan atau peran aktif dalam penyusunan berbagai norma internasional bidang kelautan; d. percepatan perundingan penetapan batas maritim Indonesia dengan negara tetangga; e. percepatan submisi penetapan ekstensi landas kontinen sesuai dengan hukum internasional; f. peningkatan penempatan warga negara Indonesia di dalam berbagai organisasi internasional bidang kelautan; dan g. pembakuan nama pulau.

3.2. NATUNA DALAM DOKUMEN PERENCANAAN NASIONAL

3.2.1. Natuna dalam RPJMN 2015-2019

Sebagai dokumen perencanaan pembangunan nasional RPJMN 2015-2019 memuat berbagai rencana program pembangunan berskala nasional, untuk mewujudkan gagasan Presiden Jokowi tentang Poros Maritim Dunia. Dalam konteks pembangunan Poros Maritim Dunia ini, di Natuna ditetapkan rencana program-program sebagai berikut; *Pertama*, di bidang pelayaran Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP), direncanakan dibangun Dermaga Penyeberangan Penagi (P. Bunguran) Lintas Natuna-Sintete (Kalbar). *Kedua*, 8 (delapan) kecamatan di Kab. Natuna ditetapkan sebagai Lokasi Prioritas: Bunguran Timur, Serasan, Bunguran Barat, Midai, Pulau Laut, Subi, Serasan Timur, dan Bunguran Utara. *Ketiga*, dalam konteks penguatan konektivitas dan Sislognas, akan ditingkatkan intensitas dan pelayanan keperintisan yang menghubungkan pulau-pulau di kawasan perbatasan negara, termasuk pulau kecil terluar berpenduduk, terutama di kepulauan Anambas, Kepulaua Natuna, Bintan (Tambelan), Kepulauan Meranti, penyeberangan Dumai-Tanjung Beruas (Malaka), dan tanjung Medang – Tanjung Beruas (Malaka) serta konektivitasnya dengan sistem transportasi laut nasional dan internasional. *Keempat*, pengembangan dermaga keperintisan pada pulau-pulau kecil terluar berpenduduk di Kepulauan Anambas, Natuna, Tambelan, dan pulau-pulau kecil terluar lainnya (untuk Provinsi Aceh, agar dilakukan pengembangan pelabuhan Sabang dan Pengembangan di Pulau Laut, Pulau Sumbi, dan Pulau Serasak pada Provinsi Kepulauan Riau). *Kelima*, terkait dengan pengembangan ekonomi lokal, akan ditingkatkan potensi pariwisata bahari dan budaya di Anambas dan Natuna melalui pengelolaan pariwisata yang optimal (promosi dan penyediaan infrastruktur penunjang pariwisata).

3.2.2. Natuna Dalam RPJMN 2020-2024

Dalam RPJMN 2020-2024, perencanaan pembangunan disusun dalam perspektif makro kewilayahan (bukan provinsi atau kabupaten/kota). Dalam hal ini, Kabupaten Natuna dan Provinsi Kepulauan Riau menjadi bagian dari Rencana Pembangunan Wilayah Sumatera. Pembangunan wilayah Sumatera tahun 2020-2024 diarahkan untuk menjadi salah satu lumbung pangan nasional dan komoditas pertanian bernilai ekonomis tinggi, dan sekaligus memantapkan hilirisasi pertanian, perkebunan, perikanan, dan peternakan dengan industri pengolahan berbasis sumber daya lokal. Prioritas pembangunan Wilayah Sumatera tahun 2020-2024 akan mengutamakan pemerataan, pertumbuhan, pelaksanaan otonomi daerah, penguatan konektivitas, serta mitigasi dan pengurangan risiko bencana. Dalam konteks ini, di Provinsi Kepri, Kabupaten Natuna dan Kabupaten Anambas masuk dalam kategori koridor pemerataan. Pada saat yang sama Kabupaten Karimun, Kota Batam, Kabupaten Bintan dan Kota Tanjung Pinang masuk dalam kategori koridor pertumbuhan. Untuk program Pengembangan Sektor Unggulan, disebutkan bahwa Sentra Kelautan Perikanan Terpadu (SKPT) Natuna merupakan salah satu prioritas.

Terkait Pembangunan Desa, Kawasan Perdesaan, dan Transmigrasi, Daerah Tertinggal, dan Kawasan Perbatasan, Proyek Prioritas yang akan dilaksanakan di Provinsi Kepri (tidak disebut spesifik Natuna) adalah: (1) Pemenuhan pelayanan dasar dan peningkatan tata kelola di kecamatan perbatasan pada 4 kecamatan lokpri di Provinsi Aceh, 2 kecamatan lokpri di Provinsi Sumatera Utara, 15 kecamatan lokpri di Provinsi Riau, dan 35 kecamatan lokpri di Provinsi Kepulauan Riau; (2) Pengembangan ekonomi kawasan perbatasan berbasis komoditas unggulan di PKSN Sabang, PKSN Bengkalis, dan PKSN Ranai; (3) Penanganan stunting di 3 Kabupaten di

Kepri; Pemberian bantuan sosial dan subsidi tepat sasaran melalui Program Keluarga Harapan, Kartu Sembako Murah, dan Kartu Indonesia sehat untuk mencapai target 4,21 persen di Kepri.

Yang menonjol dan bisa kita catat terkait Natuna dalam RPJMN 2020-2024, adalah bahwa Pulau Natuna masuk dalam skema proyek unggulan yang disebut Proyek Prioritas Strategis (*Major Project*) 2020-2024. Dalam konteks Proyek Prioritas Strategis ini Pulau Natuna masuk dalam program pembangunan jalan trans pada Pulau Tertinggal, Terluar dan Terdepan, bersama Pulau Simeuleu, Pulau Nias, Pulau Mentawai dan Pulau Enggano.

3.2.3. Natuna Dalam Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2019

Dalam Inpres 1 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan 11 (sebelas) PLBN Terpadu dan Sarana Prasarana Penunjang di Kawasan Perbatasan, Kabupaten Natuna merupakan salah satu lokasi yang ditetapkan sebagai Pembangunan PLBN, yaitu di Kecamatan Serasan. Dengan dibangunnya PLBN Serasan, maka Kabupaten Natuna secara resmi menjadi pintu gerbang keluar-masuk (*exit-entry point*) Indonesia dari dan ke luar negeri. Posisi Serasan secara khusus, dan Kabupaten Natuna menjadi semakin strategis, karena nantinya PLBN Serasan bukan hanya menjadi pintu pelayanan dan pemeriksaan, melainkan menjadi pusat pertumbuhan ekonomi baru. Berbagai sarana prasarana penunjang akan dibangun, seperti terminal, akses jalan, pasar, sarana kesehatan dan berbagai sarana pariwisata lainnya. PLBN Serasan pada akhir 2022 selesai dibangun di rencana akan diresmikan oleh Presiden Jokowi pada awal tahun 2023. (https://www.antaranews.com/berita/ 3247205/bnpp-pos-lintas-batas-negara-serasan-natuna-selesai-100-persen)

3.2.4. Natuna Dalam RPJMD Provinsi Kepri 2021-2016

Provinsi Kepri memiliki setidaknya 4 (empat) Kawasan Strategis Provinsi yang meliputi: (1) Kawasan Strategis Provinsi di Pusat Pemerintahan Provinsi

Kepulauan Riau Istana Kota Piring, Kota Tanjungpinang; (2) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Kepulauan Anambas; (3) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Lingga; dan (4) Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Natuna yang sekaligus sebagai Kawasan Strategis Nasional. Uniiknya di sini Kawasan Strategis Provinsi di Kabupaten Natuna adalah sekaligus juga sebagai Kawasan Strategis Nasional.

Posisi strategis Natuna yang ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Provinsi dan Kawasan Strategis Nasional, tidak lepas karena posisi geografis Kabupaten Natuna yang terletak di ujung utara Indonesia dikelilingi Laut Cina Selatan merupakan bagian dari simpul pelayaran di dunia (Selat Malaka-Singapura-Phillip) karena jalur pelayaran internasional ini berbatasan dengan negara-negara ASEAN. Untuk menangkap dan menjawab permasalahan di jalur internasional terpadat pada Selat Malaka-Singapura-Filipina yang sempit, dangkal, berbelok-belok, ramai, dan terbatas, maka jalur pelayaran ALKI I-A di Laut Cina Selatan menjadi alternatif. Hal ini dikarenakan Laut Cina Selatan merupakan lautan lepas dengan kondisi perairan yang cukup lebar dan dalam, dari gugus Pulau Karimun-Barelang-Bintan hingga gugus Pulau Bunguran yang dilewati kapalkapal internasional.

Dalam PRJMD Provinsi Kepri Kabupaten Natuna dilihat sebagai salah satu Kabupaten yang berada di Laut Cina Selatan memiliki potensi yang sangat strategis dan memiliki peluang bagi aktivitas pelayaran internasional, dimana Ranai menjadi lokasi Pengembangan Pemantapan Pelabuhan Nasional. Kabupaten Natuna mempunyai potensi yang sangat besar dalam sub sektor perikanan, yang meliputi ikan kerapu napoleon, kakap merah dan kerap turis dengan sentra produksi berada di Pulau Tiga. Potensi perikanan yang dimiliki sangat besar namun daya tangkap yang diperolah masih rendah.

Budidaya ikan laut di Kabupaten Natuna seluas 6.021,3 Ha memiliki potensi produksi yang

sangat sebesar yaitu 96.137 ton/tahun (ikan kerapu dan ikan bawal). Budidaya ikan air tawar yang dimiliki seluas 22 Ha juga memiliki potensi yang sangat besar yaitu 2.807 ton/tahun (ikan lele, ikan nila, ikan mas, ikan mujair dan ikan gurame). Budidaya ikan air payau seluas 507 Ha juga tidak kalah besar potensinya, yaitu 11.851 ton/tahun (udang vanname, udang windu, ikan bandeng dan ikan kakap putih). Sedangkan potensi rumput laut seluas 4000Ha ialah sebesar 920.881 ton/tahun.

Potensi unggulan lain Kabupaten Natuna adalah pertanian tanaman pangan, hortikultura, dan perkebunan. Produk pertanian padi tadah hujan dan sawah terdapat di Kecamatan Bunguran Timur, Bunguran Tengah, Bunguran Utara dan selasar Timur. Potensi lahan yang ada mencapai seluas 4.940 Ha. Untuk hortikultura (durian, rambutan dan mangga) produksinya cukup tinggi, dengan produk olahan barupa lempok (dodol) yang sudah dipasarkan ke Batam. Untuk perkebunan, produk unggulan lokal yang dimiliki berupa cengkeh, kelapa, dan karet. Untuk cengkeh sudah dipasarkan ke Jawa Timur oleh penampung lokal, sedangkan karet sudah dipasarkan sampai Kalimantan. Produk unggulan yang ada yaitu tikar pandan yang terdapat di Kecamatan Serasan dengan pemasaran sampai ke luar negeri. Pemasaran rotan sudah sampai di Kota Batam. Potensi perkebunan lainnya adalah kembang semangkok yang terdapat di Gunung Ranai. Potensi wisata yang dimiliki Kabupaten Natuna antara lain Pulau Senoa, Pantai Setanau dan Sengiap, Pantai Teluk Depih, Pantai Batu Kasah, Pantai Teluk Selahang, Pantai Teluk Buton, Pantai Sisi, Pulau Kembang, Batu Seduyung, dan Batu catur.

Dalam RPJMD Provinsi Kepri pengembangan wilayah di Kabupaten Natuna ditujukan untuk dikembangkan sebagai jalur perdagangan laut, sentra perikanan dan kelautan serta wisata. Kebijakan pengembangan wilayah Kabupaten Natuna mencakup: (1). Fasilitasi Pembangunan Bandara Baru; (2). Fasilitasi Pembangunan Pelabuhan Skala Internasional; (3).

Pengembangan Jalur Transportasi Laut dan Udara; (4). Fasilitasi Pembangunan Pusat Logistik Kapal Perikanan; (5). Pengembangan Perikanan Tangkap, Budidaya, Pengolahan Perikanan, Manajemen, dan Pemasaran; (6). Peningkatan Penguasaan Teknologi Perikanan dan Kelautan; (7). Pembangunan Wisata Bahari; (8). Pembangunan Jalan, Jembatan, Drainase, Air Bersih, Listrik, dan Pelabuhan; (9) Peningkatan Kualitas Sarana dan Prasarana Transportai Laut dan Udara; (10). Peningkatan Akses Telekomunikasi Informasi dan Komunikasi.

4. Kesimpulan

Seperti dikemukakan pada bagian Pendahuluan bahwa kajian ini dimaksudkan untuk menjawab beberapa permasalahan sebagai berikut: seperti apa Natuna dikonsepsikan oleh pemerintah? Apa saja kebijakan yang dibuat untuk Natuna, demikian pula strategi dan program-program apa yang direncanakan untuk Natuna? Apa saja program yang sudah berhasil diwujudkan di Natuna, dan apa yang belum? Menjawab pertanyaan-pertanyaan tersebut, berikut catatan sekaligus kesimpulan kajian ini.

a. Natuna dikonsepsikan sebagai simpul penting pembangunan Indonesia menuju Poros Maritim Dunia. Konsepsi itu terefleksi dalam berbagai dokumen kebijakan dan perencanaan pembangunan (khususnya RPJMN 2015-2019 dan RPJMN 2020-2024), termasuk di dalam RPJMD Provinsi Kepri 2021-2026. Pembangunan berbagai infrastruktur yang ada di Natuna merupakan bagian dari cerminan konsepsi tersebut. Bahwa Natuna bagian sangat penting dari program pembangunan Indonesia menuju Poros Maritim Dunia, tak dapat dipungkiri.
b. Kebijakan dan program untuk pembangunan Natuna, tertuang dalam berbagai peraturan perundang-undangan antara lain; (1) Perpres Nomor 2 Tahun 2015 tentang RPJMN Tahun 2015-2019; (2) Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia; (3) Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020-2024; (4) Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan 11 (sebelas) PLBN dan Sarana Prasarana Penunjang di Kawasan Perbatasan; (5) RPJMD Prov. Kepri 2021-2026. Meski tidak semuanya secara khusus mengatur Natuna, namun di dalam peraturan perundang-undangan tersebut secara jelas tergambar arahan mengenai kebijakan dan program pembangunan di Natuna.
c. Pembangunan berbagai infrastruktur di Natuna yang telah

ditetapkan dalam dokumen perencanaan tersebut sebagian sudah selesai, sebagian belum selesai dan masih terus berjalan secara bertahap. Yang sudah selesai antara lain, pembangunan PLBN Serasan, Pembangunan Pelabuhan Subi, Midai dan Pulau Laut, dan pembangunan Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT) Natuna di Selat Lampa. Kapal Tol Laut Natuna juga sudah beroperasi sejak Oktober 2016. Sementara yang masih berjalan secara bertahap antara lain pembangunan Jalan Lingkar Pulau Natuna sepanjang 170,34 kilometer, yang terdiri dari jalan nasional 58,25 kilometer dan jalan kabupaten serta provinsi 112,09 kilometer. Berbagai pembangunan infrastruktur ini adalah bagian dari upaya memperkuat Natuna sebagai simpul mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Saran dan Rekomendasi

a. Optimalisasi Fungsi Infrastruktur. Dibangunnya berbagai infrastruktur di Natuna harus diikuti pemberdayaan masyarakat untuk memanfaatkan sarana prasarana tersebut. Sebagai contoh adalah pembangunan SKPT Natuna di Selat Lampa, yang dibangun dengan biaya Rp 221,7 Miliar. Bangunan yang berdiri di atas lahan seluas 5,8 hektar, dan diresmikan Menteri KKP pada 7 Oktober 2019 ini belum berjalan optimal, sehingga belum bisa memberikan masukan bagi daerah. Berbagai kendala yang mencakup kelengkapan fasilitas, tata kelola, maupun SDM, harus segera ditindaklanjuti dengan berbagai program yang sesuai, sebelum fasilitas bertaraf nasional tersebut menjadi kumuh atau mangkrak. (https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20211117212503-92-722668/ironi skpt-natuna-proyek-miliaran-rupiah-yang-tak-kunjung-bergeliat/2.)
b. Pembangunan SDM. Berbagai pembangunan infrastruktur di Natuna tampak jauh lebih cepat berjalan, sementara agenda-agenda pembangunan SDM kurang mendapatkan prioritas. Penguatan kapasitas masyarakat Natuna, termasuk penyediaan pendidikan setingkat SMK dan perguruan tinggi vokasi yang mendukung penyediaan SDM kemaritiman, belum memadai. Penguatan SDM kemaritiman memang sudah ditetapkan sebagai bagian dari kebijakan dan program, namun pelaksanaannya masih belum optimal. Untuk membangun SDM kemaritiman selayaknya pemerintah mengoptimalkan lembaga-lembaga pendidikan yang sudah ada, dan mendorong keterlibatan pihak swasta dan profesional untuk memfasilitasi pelatihan dengan dunia usaha.

c. Perspektif kearifan budaya lokal. Pembangunan infrastruktur kemaritiman yang hebat, harus diimbangi pula dengan penguatan pada sisi nilai-nilai kearifan budaya lokal. Dalam konteks masyarakat Natuna, yang notabene menganut adat budaya Melayu, lautan bukanlah benda mati yang bebas dan bisa diperlakukan sesuka manusia. Lautan adalah anugerah Allah SWT, Tuhan YME, yang harus diperlakukan dengan sebaik-baiknya. Di Kepulauan Riau sejak dulu sudah dikenal orang laut. Menurut Adrian B. Lapian (1986 dan 2009) orang laut adalah suku bangsa yang bertempat tinggal di perahu, dan hidup mengembara di peraiaran Provinsi Kepulauan Rau dan sekitarnya hingga pantai Johor Selatan. Dalam konsepsi mereka lautan tidak hanya tersimpan jutaan ton ikan, emas, tambang, dan sebagainya. Namun itu adalah nafas dan kehidupan mereka. Dengan demikian laut juga menyimpan nilai-nilai budaya dan religiusitas yang harus dipelihara dan dikembangkan. Perspektif inilah yang penting diadopsi dan dikembangkan dalam membangun Natuna sebagai Poros Maritim Dunia.

5. Referensi

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut)

Undang-Undang Nomor 17 tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025

Undang-Undang Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan

Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang RPJMN Tahun 2015-2019

Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020-2022

Instruksi Presiden Nomor 1 tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan 11 (sebelas) Pos Lintas Batas Negara dan Sarana Prasarana Penunjang di Kawasan Perbatasan

Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Riau Nomor 3 tahun 2021 tentang RPJMD Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2021-2026

BUKU DAN JURNAL

Abdoellah, Awan Y., & Yudi Rusfiana. 2016. *Teori dan Analisis Kebijakan Publik*. Bandung: Penerbit Alfabeta.

Abdul Wahab, Solichin. 2022. *Analisis Kebijakan, dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.

Anderson, James E. 1979. *Public Policy Making*. New York: Holt, Rinehart and Winston.

Arman, Dedi & Anastasia Wiwik Swastiwi. 2018. *Natuna: Potret Masyarakat dan Budayanya*. Tanjungpinang: Balai Pelestraian Nilai Budaya Kepulauan Riau.

BPS. 2020. *Indeks Pembangunan Manusia Kabupaten Natuna 2020*.

Dewi, Rahayu Kusuma. 2016. *Studi Analisis Kebijakan*. Bandung: CV. Pustaka Setia.

Dunn, Willaiam N. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, Cet-5, 2003

Dunn, William N. *Public Policy Analysis: An Integrated Approach*. New York: Routledge, Sixth Edition, 2018

Dye, Thomas R. 1978. *Understanding Public Policy*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice - Hall, Inc.

Islamy, Muh. Irfan. *Definisi dan Makna Kebijakan Publik*. Modul, tt.

Junef, Muhar. 2019. *Implementasi Poros Maritim dalam Perspektif Kebijakan*. Jurnal Penelitian Hukum De Jure, Vol. 19 No, 3, September 2019: 303-322

SUMBER INTERNET

https://setkab.go.id/pidato-presiden-joko-widodo-pada-pelantikan-presiden-dan-wakil-presiden-republik-indonesia-di-gedung-mpr-senayan-jakarta-20-oktober-2014/); Pidato Presiden RI Joko Widodo pada KTT ke-19 Asia Timur Raya, 13 November 2014 (DL: 4/12/2022)

https://setkab.go.id/pidato-presiden-ri-joko-widodo-pada-ktt-ke-9-asia-timur-di-nay-pyi-taw-myanmar-13-november-2014/ (Dl: 11/30/2022, 03:38 AM)

https://news.detik.com/kolom/d-4853970/natuna-dan-strategi-poros-maritim-dunia, Mohammad Noor, Natuna dan Strategi Poros Maritim Dunia. (DL: 10 Januari 2020).

https://ekonomi.bisnis.com/read/20200203/45/1196450/kementerian-pupr-akan-bangun-jalan-lingkar-pulau-natuna-17034-km-."Kementerian PUPR Akan Bangun Jalan

Lingkar Pulau Natuna 170,34 Km ".

https://gokepri.com/warga-natuna-minta-prioritaskan-jalan-lingkar-pulau-laut/,

https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20211117212503-92-722668/ironi-skpt-natuna-proyek-miliaran-rupiah-yang-tak-kunjung-bergeliat/2. "Ironi SKPT Natuna, Proyek Miliaran Rupiah yang Tak Kunjung Bergeliat".

https://dephub.go.id/welcome/readPost/menhub-lepas-keberangkatan-perdana-kapal-tol-laut-logistik-natuna?language=id

(https://www.antaranews.com/berita/3247205/bnpp-pos-lintas-batas-negara-serasan-natuna-selesai-100-persen)

https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpnbkepri/orang-laut-kepulauan-riau)

https://edukasi.kompas.com/read/2011/07/26/03550986/index-html?page=2.