

BIODATA PENULIS

Prof. Dr. Ir. Hasan Sitorus, MS dilahirkan di Desa Laepanginuman, Kecamatan Silima Pungga-Pungga, Kabupaten Dairi, tanggal 26 Maret 1964. Setelah menamatkan pendidikan dari SMA Negeri 225 Sidikalang, tahun 1982 masuk ke IPB melalui Jalur PMDK, dan tahun 1986 lulus dari IPB sebagai lulusan terbaik Fakultas Perikanan IPB. Tahun 1987 melanjutkan pendidikan di Fakultas Pascasarjana IPB, dan tahun 1989 memperoleh gelar Master dalam bidang Pengelolaan Sumberdaya Alam dan Lingkungan. Setelah berkarya cukup lama, tahun 2005 memperoleh gelar Doktor dari SPS IPB dalam bidang Pengelolaan Sumberdaya Pesisir dan Lautan, dengan predikat Cumlaude. Selama menjadi staf pengajar di Universitas Nommensen Medan mulai tahun 1987 sampai sekarang, penulis pernah menjabat Kepala Pusat Penelitian Sumberdaya Alam dan Lingkungan UHN (1990 – 2004), Ketua Lembaga Pengkajian dan Pengembangan Perikanan Indonesia (2000 – sekarang), Management and Monitoring Consultant JBIC for Shrimp Culture Health Management in North Sumatera (2000), Fisheries Senior Expert of Maritime Industry Development of Tapanuli Tengah District (2001), Regional Advisor of Coremap II ADB (2006 – 2008), Coastal Management Expert for Sustainable Fisheries Industry Development at Banyak Island, Aceh Singkil, EU Vest (2007 – 2008) dan menjadi Team Leader berbagai proyek di bidang perikanan dan kelautan, dan tenaga ahli dalam penyusunan dokumen AMDAL. Tahun 2008 - 2013 menjadi Ketua Lembaga Penelitian Universitas Nommensen, Tahun 2013 - 2021 menjadi Dekan Fakultas Peternakan UHN, dan tahun 2018 sampai sekarang sebagai Ketua Prodi Pengelolaan Sumberdaya Perairan, Universitas HKBP Nommensen Pematangsiantar. Sejak 2009 menjadi staf pengajar tidak tetap di Program Studi Manajemen Sumberdaya Perairan (MSP) USU dan Fakultas Perikanan Universitas Dharmawangsa Medan. Penulis juga aktif menulis artikel di media massa, dan menjadi narasumber dalam berbagai seminar dan lokakarya.



Literatur Media Sukses
Wisma Harapan I Blok D-1 No. 7
Melurus, Cisarung, Depok 16152
Telp. 0821 7222 7054

ISBN 978-979-39-1660-8



9 789793 916606

MEMBANGUN MARITIM DAN PERIKANAN

Prof. Dr. Ir. Hasan Sitorus, MS

LITERATUR

MEMBANGUN MARITIM & PERIKANAN

Bunga Rampai Pemikiran

Prof. Dr. Ir. Hasan Sitorus, MS

Inti Sari Buku : Membangun Maritim dan Perikanan

Visi Poros Maritim yang digagas Presiden Joko Widodo menjadi tantangan bagi bangsa Indonesia untuk menjadikan laut sebagai masa depan. Oleh sebab itu, pembangunan sektor maritim harus dipacu baik infrastruktur maupun SDM kemaritiman.

Pembangunan infrastruktur maritim seperti pelabuhan laut bertaraf internasional dan utilitas pendukungnya diharapkan dapat meningkatkan efisiensi bongkar muat barang. Selain itu, pengadaan tol laut untuk transportasi barang dari Sabang sampai Merauke akan memungkinkan harga barang antara wilayah barat dan timur Indonesia tidak jauh berbeda sehingga menciptakan keadilan ekonomi.

Perairan laut Indonesia juga mengandung sumberdaya yang melimpah, baik sumberdaya hayati maupun non hayati. Sumberdaya perikanan laut nasional dengan potensi lestari mencapai 11,2 juta ton/tahun merupakan modal dalam pembangunan bangsa, yang harus dimanfaatkan untuk kesejahteraan masyarakat khususnya masyarakat nelayan. Sampai saat ini masih banyak penduduk di wikayah pesisir yang berada dalam kemiskinan dan membutuhkan uluran tangan dari berbagai pemangku kepentingan pengelolaan sumberdaya pesisir dan lautan, dengan harapan taraf hidup mereka semakin meningkat diwaktu mendatang.

Sumberdaya perikanan yang terdapat di perairan tawar seperti sungai, danau, waduk dan perairan umum lainnya, juga perlu dikembangkan karena dapat diandalkan sebagai sumber mata pencaharian masyarakat. Berbagai aktivitas masyarakat harus dapat dikendalikan agar ekosistem air tawar itu dapat terjaga kelestariannya walaupun digunakan untuk kegiatan perikanan budidaya, penangkapan ikan, dan kegiatan pariwisata.

Dalam rangka pembangunan sektor maritim dan perikanan di tanah air, penulis menyampaikan sejumlah gagasan yang telah dipublikasikan melalui media cetak dan elektronik. Sumbangan pemikiran ini diharapkan dapat bermanfaat baik bagi pemerintah, masyarakat ilmiah maupun masyarakat umum yang tertarik dengan bidang maritim dan perikanan.

Biodata Penulis

Prof. Dr. Ir. Hasan Sitorus, MS dilahirkan di Desa Laepanginuman, Kecamatan Silima Pungga-Pungga, Kabupaten Dairi, tanggal 26 Maret 1964. Setelah menamatkan pendidikan dari SMA Negeri 225 Sidikalang, tahun 1982 masuk ke IPB melalui Jalur PMDK, dan tahun 1986 lulus dari IPB sebagai lulusan terbaik Fakultas Perikanan IPB. Tahun 1987 melanjutkan pendidikan di Fakultas Pascasarjana IPB, dan tahun 1989 memperoleh gelar Master dalam bidang Pengelolaan Sumberdaya Alam dan Lingkungan. Setelah berkarya cukup lama, tahun 2005 memperoleh gelar Doktor dari SPS IPB dalam bidang Pengelolaan Sumberdaya Pesisir dan Lautan. dengan predikat Cumlaude. Selama menjadi staf pengajar di Universitas Nommensen Medan mulai tahun 1987 sampai sekarang, penulis pernah menjabat Kepala Pusat Penelitian Sumberdaya Alam dan Lingkungan UHN (1990 – 2004), Ketua Lembaga Pengkajian dan Pengembangan Perikanan Indonesia (2000 – sekarang), Management and Monitoring Consultant JBIC for Shrimp Culture Health Management in North Sumatera (2000), Fisheries Senior Expert of Maritime Industry Development of Tapanuli Tengah District (2001), Regional Advisor of Coremap II ADB (2006 – 2008), Coastal Management Expert for Sustainable Fisheries Industry Development at Banyak Island, Aceh Singkil, EU Vest (2007 – 2008) dan menjadi Team Leader berbagai proyek di bidang perikanan dan kelautan, dan tenaga ahli dalam penyusunan dokumen AMDAL. Tahun 2008 - 2013 menjadi Ketua Lembaga Penelitian Universitas Nommensen, Tahun 2013 - 2021 menjadi Dekan Fakultas Peternakan UHN, dan tahun 2018 sampai sekarang sebagai Ketua Prodi Pengelolaan Sumberdaya Perairan, Universitas HKBP Nommensen Pematangsiantar. Sejak 2009 menjadi staf pengajar tidak tetap di Program Studi Manajemen Sumberdaya Perairan (MSP) USU dan Fakultas Perikanan Universitas Dharmawangsa Medan. Penulis juga aktif menulis artikel di media massa, dan menjadi narasumber dalam berbagai seminar dan lokakarya.

KEBIJAKAN PEMBANGUNAN MARITIM

1. Membangun Negeri Maritim

Gagasan Presiden Joko Widodo menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia mengingatkan kita kembali akan kejayaan maritim pada zaman Sriwijaya dan Majapahit yang membawa kemakmuran bagi rakyatnya. Namun selama penjajahan kolonial di Indonesia, penjajah berhasil melemahkan kekuatan kita di laut, bahkan membuat masyarakat kita berpaling dari laut. Fakta sejarah mencatat siapa yang menguasai laut akan menguasai dunia.

Pembangunan sektor kelautan dan perikanan di Indonesia relatif tertinggal dibanding dengan sektor lainnya. Keadaan ini sesungguhnya paradoks dengan negara kita yang disebut sebagai negara maritim. Secara fundamental ketertinggalan ini disebabkan kebijakan pembangunan selama ini lebih berorientasi kepada pemanfaatan sumberdaya di daratan, sehingga sampai saat ini potensi sumberdaya kelautan dan perikanan yang dimanfaatkan masih relatif kecil. Akibatnya, masyarakat yang hidupnya banyak tergantung pada sumberdaya kelautan dan perikanan umumnya berada dalam kemiskinan. Cukup besar populasi masyarakat kita yang berada di wilayah pesisir, memiliki kualitas SDM yang relatif rendah, dan tingkat pendapatan yang rendah.

Bila dilihat dari potensi kelautan secara nasional, sungguh merupakan modal yang besar dalam pembangunan. Berdasarkan data KKP (2012), perairan nasional dengan luas 3,1 juta km² dan panjang garis pantai sekitar 95.000 km dan terdiri atas 17.504 pulau, mempunyai potensi perikanan lestari sebesar 6,4 juta ton/tahun atau sekitar US \$ 15 milyar/tahun, potensi budidaya laut (*marine culture*) seluas 24 juta hektar dengan potensi produksi 46,7 juta ton/tahun atau sekitar US \$ 47 milyar/tahun. Disamping itu sektor kelautan juga memiliki potensi energi dari gelombang laut, pasang surut, OTEC (*Ocean Thermal Energy Covertion*), produk bioteknologi laut, pariwisata bahari, industri maritim, jasa transportasi laut, bahan tambang dan mineral di dasar laut serta harta karun di dasar laut. Oleh sebab itu, tidak berlebihan bila banyak pemerhati maritim yang menyebut sektor kelautan kita ibarat raksasa ekonomi yang masih tidur terlelap.

Sampai saat ini, tingkat pemanfaatan sumberdaya perikanan laut masih sekitar 72 persen dengan total produksi sebesar 4,78 juta ton, sehingga masih terbuka peluang pemanfaatan sebesar 1,6 juta ton/tahun. Demikian hanya potensi budidaya laut, masih terbuka peluang sebesar 46 juta ton, karena realisasi produksi masih sekitar 0,7 juta ton.

Berdasarkan fakta di atas, sektor kelautan dan perikanan mempunyai peluang besar untuk dikembangkan menjadi sektor andalan kegiatan ekonomi nasional khususnya di wilayah pesisir tanah air mulai dari industri hulu sampai hilir dan sektor pendukungnya. Peluang pengembangan ini didasarkan pada beberapa faktor, yakni : a) meningkatnya permintaan produk perikanan di pasar domestik dan internasional dari tahun ke tahun, b) dalam proses produksi, kandungan inpor rendah, c) jenis kegiatan ekonomi dan efek multipliernya cukup beragam, d) tenaga kerja tersedia, dan e) adanya kemauan politik (*political will*) dari pemerintah untuk memajukan sektor kelautan dan perikanan.

Gagasan poros maritim bermakna pembangunan Indonesia harus dilakukan berbasis maritim, yakni memanfaatkan potensi sumberdaya kelautan dan perikanan secara optimal, sehingga Indonesia menjadi pusat bisnis perikanan dunia mulai dari sektor hulu (proses produksi) hingga sektor hilir (pengolahan dan pemasaran) dan sekaligus menggunakan jasa lingkungan laut secara maksimal untuk pelayaran niaga, pelabuhan dan wisata bahari. Kondisi ini sangat rasional karena Indonesia adalah negara kepulauan (archipelagos) dan mempunyai posisi strategis di pusaran lalu lintas perekonomian global. diantara dua benua. Ekonomi kelautan Indonesia bakal semakin strategis, seiring pergeseran pusat ekonomi dunia dari poros Atlantik ke Asia Pasifik. Hampir 70 persen total perdagangan dunia berlangsung di antara negara-negara di Asia Pasifik, dan 45 % komoditas yang diperdagangkan diangkut melalui alur laut kepulauan Indonesia

Untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, cukup besar tantangan dan hambatan yang akan kita hadapi dihadapi mencakup faktor internal dan eksternal. Faktor internal mencakup : a) rendahnya kualitas SDM masyarakat pesisir (nelayan), b) usaha perikanan didominasi oleh perikanan tradisional, c) pengembangan usaha membutuhkan investasi dan resiko yang besar, d) maraknya illegal fishing akibat lemahnya pengawasan pemanfaatan sumberdaya kelautan dan perikanan, dan e) kebijakan lembaga keuangan yang kurang atau belum menyentuh kegiatan ekonomi maritim. Faktor eksternal mencakup : a) persaingan mutu produk perikanan di pasar internasional, b) masalah kuota produk ekspor perikanan, c) tekanan lembaga internasional untuk penghapusan subsidi, dan d) hambatan tarif dan non-tarif dalam liberalisasi perdagangan dunia.

Dari sisi kualitas sumberdaya manusia, masyarakat pesisir (nelayan) umumnya memiliki tingkat pendidikan yang rendah, sehingga teknologi yang dimiliki dalam pemanfaatan sumberdaya kelautan dan perikanan masih tradisional dan diperoleh secara turun temurun. Kondisi ini menyebabkan skala usaha yang dimiliki relatif kecil, jangkauan daerah penangkapan hanya terbatas di daerah pantai, sehingga produksinya relatif kecil. Oleh sebab itu diperlukan strategi modernisasi perikanan rakyat melalui program motorisasi armada penangkap ikan tradisional, sehingga jangkauan daerah penangkapan tidak hanya terbatas di sekitar pantai. Tentu hal ini bukan hanya tanggungjawab pemerintah pusat, tetapi juga pemerintah daerah dalam kerangka otonomi daerah haruslah lebih berperan dalam merealisasikan hal ini bila diinginkan kemajuan sektor kelautan dan perikanan secara signifikan. Kita harus bertanya, dari APBD setiap pemerintah Provinsi, Kabupaten dan Kota yang memiliki wilayah pesisir dan laut, berapa porsi anggaran untuk sektor kelautan dan perikanan ? Berdasarkan data yang ada relatif kecil, bahkan ada yang di bawah 1 % dari total anggaran. Bila kondisinya seperti ini, apa yang bisa diperbuat pemerintah daerah untuk membangun kelautan kita ?

Bila alasan setiap rencana pembangunan termasuk DPR bahwa sektor kelautan dan perikanan masih kecil sumbangannya terhadap Produk Domestik Bruto, sehingga alokasi anggaran untuk sektor itu cukuplah kecil adalah tidak rasional. Justru sektor yang belum maju atau tertinggal perlu digenjot sehingga dapat memperlihatkan pertumbuhan yang signifikan. Perlu juga kita sadari, cukup banyak masyarakat yang tinggal di wilayah pesisir dan menggantungkan hidupnya dari sumberdaya pesisir dan laut yang hidup dalam kemiskinan.

Disi lain, kebijakan kredit investasi dari lembaga keuangan dalam negeri belum sepenuhnya mendukung pengembangan sektor kelautan dan perikanan. Artinya, belum ada kebijakan lembaga keuangan kepada masyarakat nelayan untuk kemudahan memperoleh kredit dalam pengadaan sarana produksi perikanan, misalnya dengan bunga pinjaman yang rendah. Bila kita bandingkan dengan Thailand dan Malaysia, suku bunga pinjaman untuk masyarakat nelayan hanya 3 – 4 %/tahun, sedangkan untuk usaha bisnis lainnya sekitar 8 – 10 %. Dengan kebijakan seperti itu sektor perikanan di Thailand relatif maju dengan dukungan penuh dari pemerintah. Apakah hal seperti ini tidak bisa diterapkan di Indonesia untuk mengembalikan kejayaan maritim ? Menurut data dari Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) bahwa selama periode Orde Baru (1967 – 1999), kredit perbankan untuk sektor perikanan hanya 0,02 %, investasi domestik 1,37 %, dan investasi asing 0,31 %. Setelah orde reformasi (2009), kredit perbankan hanya meningkat menjadi 0,28 %, dengan suku bunga pinjaman yang sama dengan usaha bisnis lainnya, dan tahun 2014 hanya meningkat menjadi 0,32 %. Oleh sebab itu, diperlukan terobosan baru dari Presiden Joko Widodo, agar lembaga keuangan dapat lebih banyak menyentuh kegiatan ekonomi sektor kelautan dan perikanan, khususnya usaha perikanan rakyat, dengan satu tujuan untuk mengembalikan kejayaan maritim (*Harian Analisa, Jumat, 21 Agustus 2015*).

2. Mewujudkan Negara Maritim yang Kuat

Salah satu makna peringatan Hari Maritim Nasional adalah mengingatkan kembali seluruh masyarakat Indonesia bahwa negara kita adalah negara maritim. Pada setiap peringatan tersebut kita akan mengingat kembali fakta sejarah kejayaan maritim pada masa Kerajaan Majapahit dan Sriwijaya yang mampu menguasai perdagangan nusantara melalui jalur laut hingga ke berbagai belahan dunia dan memberikan kemakmuran bagi rakyatnya. Namun kejayaan maritim itu tidak dapat diteruskan hingga Indonesia merdeka, bahkan selama orde baru kita berpaling dari laut, dan seluruh aktivitas pembangunan berpusat di daratan.

Momentum reformasi telah memberikan secercah harapan untuk membangkitkan kembali visi kemaritiman nasional, dan visi itu semakin mengkrystal setelah Presiden Joko Widodo menyatakan gagasannya untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan adanya kemauan politik dari pemerintahan sekarang untuk membangun sektor maritim, maka kita optimis bahwa laut adalah masa depan Indonesia.

Pembangunan kelautan sudah mulai bergeliat, hal ini diperlihatkan dengan meningkatnya kontribusi sektor kelautan dan perikanan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional yang tahun 2015 mencapai 8,37 % berada di atas PDB rata-rata semua sektor secara nasional yakni 4,73 %. Bahkan menurut kajian BPPT (2016), potensi sektor maritim kita mencapai 1,33 triliun dollar AS atau sekitar 7 kali dari APBN tahun 2016.

Kita optimis bahwa di masa mendatang sektor kelautan dan perikanan dapat menjadi penggerak utama (*prime mover*) pembangunan ekonomi nasional, dengan syarat : a) sumberdaya kelautan dan perikanan dapat dimanfaatkan secara optimal dengan berkembangnya industri perikanan tangkap, dan industri pengolahan ikan, b) berkembangnya industri maritim yang didukung pelabuhan laut bertaraf internasional dan efisien, galangan kapal yang mampu memproduksi kapal bertonase menengah dan besar serta bengkel perbaikan kerusakan kapal, sistem transportasi laut yang memadai dan efisien sehingga biaya logistik semakin rendah, c) meningkatnya kualitas dan kuantitas SDM kemaritiman Indonesia, dan d) terjaminnya keamanan dan penegakan hukum di wilayah laut Indonesia.

Bila hal itu dapat terwujud, maka kita akan menjadi negara maritim yang kuat dan sudah pasti akan disegani oleh negara lain terutama negara-negara yang berdekatan atau berbatasan dengan wilayah laut kita. Untuk mencapai hal itu, tentu tidak semudah membalik tangan, dibutuhkan rencana strategis pembangunan maritim yang konsisten dan berkelanjutan, anggaran yang cukup memadai dan kerangka waktu untuk mewujudkan negara maritim yang kuat.

Apa yang harus kita lakukan agar cita-cita menjadi negara maritim yang kuat dapat terwujud ? Menurut hemat penulis, ada 4 aspek yang harus dibangun secara nasional, yakni : 1) Membangun Budaya Maritim (*maritime cultural development*), 2) Membangun SDM Kemaritiman (*maritime human resources development*), 3) Membangun Industri Maritim (*maritime industry development*), dan 4) Membangun Pertahanan dan Keamanan Laut (*maritime defense and security development*).

Kita harus mengakui bahwa budaya maritim di Indonesia sudah tergerus akibat kebijakan pembangunan yang berorientasi terestris dan modernisasi yang memudarkan kearifan dan budaya lokal, sehingga tidak berlebihan bila dinyatakan bahwa masyarakat Indonesia tidak lagi berjiwa bahari walaupun sebagai negara bahari. Ciri budaya maritim yang sudah luntur atau memudar harus dapat kita bangkitkan kembali, sehingga setiap manusia Indonesia dalam pikiran atau benaknya terpatri bahwa laut adalah masa depannya. Untuk mengubah mindset yang selama ini sudah terpatri budaya terestrial menjadi budaya maritim, maka pemerintah harus melakukan revitalisasi budaya maritim baik dalam tingkat lokal, regional maupun skala nasional.

Dalam proses revitalisasi budaya maritim tentu dapat dilakukan dalam berbagai bentuk kegiatan kreatif seperti festival duta bahari, duta karang, duta mangrove, festival lagu bahari nusantara, festival kuliner sea food, lomba perahu layar, lomba perahu dayung, lomba selam, selancar air, mancing mania, dan preservasi situs dan peninggalan budaya maritim yang bernilai sejarah. Kegiatan ini disamping membangun kembali budaya maritim juga menjadi momen untuk pengembangan wisata bahari yang dapat meningkatkan ekonomi masyarakat pesisir dan sekaligus mengubah pandangan masyarakat kita bahwa laut adalah masa depan yang menjanjikan.

Upaya berikutnya yang dapat dilakukan untuk mewujudkan negara maritim yang kuat adalah peningkatan kualitas sumberdaya manusia (SDM) kemaritiman. Peningkatan SDM kemaritiman mengisyaratkan perlunya memasukkan aspek maritim dalam muatan lokal kurikulum pada setiap jenjang pendidikan mulai dari Sekolah Dasar hingga perguruan tinggi, sehingga masyarakat kita berubah midsetnya tentang fungsi dan peranan laut bagi masa depan Indonesia. Disamping itu, sudah saatnya pemerintah meningkatkan jumlah lembaga pendidikan menengah kejuruan khusus kelautan dan perikanan (SMK Kelautan dan Perikanan) dan perguruan tinggi kelautan dan perikanan di tanah air yang bertujuan untuk penguasaan ilmu dan teknologi kemaritiman.

Sampai saat ini jumlah lembaga pendidikan tinggi yang khusus mengelola program kemaritiman seperti Akademi Maritim atau Sekolah Tinggi Ilmu Kelautan dan Perikanan atau Politeknik Maritim masih hitungan jari, sedangkan di perguruan tinggi negeri sekalipun ada hanya dikelola dalam bentuk program studi atau fakultas. Kondisi ini memberikan gambaran kepada kita betapa pendidikan

kelautan kita relatif jauh tertinggal pengembangannya dibanding jenis pendidikan lainnya. Idealnya, sebuah negara maritim harusnya memiliki universitas atau 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 dan internasional.

Kemudian pembangunan industri maritim berbasis sumberdaya lokal akan menciptakan industri maritim yang kuat dan kita tidak dapat didikte negara maju walaupun mereka menguasai teknologi kelautan. Artinya, dalam pembangunan industri maritim, komponen lokal haruslah lebih banyak digunakan dibandingkan komponen impor termasuk tenaga ahli maritim. Demikian halnya investasi, janganlah diberikan 100 % pengelolaannya kepada pihak asing, sehingga kita dapat mengontrol implementasi kebijakan pembangunan kelautan secara berkelanjutan.

Kita memiliki sumberdaya kelautan dan perikanan yang besar, bahan tambang dan mineral di dasar laut, harta karun, potensi energi arus dan gelombang laut, bioteknologi produk kelautan dan jasa lingkungan laut. Yang perlu ditingkatkan adalah skim insentif bagi investor dalam dan luar negeri, seperti kemudahan perizinan investasi, insentif pajak dan infrastruktur yang memadai serta kepastian hukum investasi. Pengembangan industri maritim mulai dari sektor hulu hingga hilir akan memberikan efek multiplier yang beragam terhadap sub sektor lainnya sehingga dipastikan akan menyerap banyak tenaga kerja, dan kondisi ini akan membuktikan bahwa laut adalah masa depan Indonesia.

Selanjutnya, pembangunan pertahanan dan keamanan laut juga penting untuk mewujudkan negara maritim yang kuat. Kita harus mengakui bahwa pertahanan dan keamanan laut kita masih relatif lemah, sehingga pengawasan sumberdaya kelautan kita tidak dapat dilaksanakan secara optimal. Buktinya sudah cukup lama terjadi pencurian ikan oleh nelayan asing di perairan laut nusantara dengan nilai kerugian mencapai triliunan rupiah per tahunnya, dan bahkan secara terang-terangan sebagaimana dilakukan nelayan Tiongkok di perairan laut Natuna baru-baru ini yang mengindikasikan bahwa pertahanan dan penegakan hukum laut kita masih lemah. Oleh sebab itu, pengadaan kapal pengawas sumberdaya kelautan untuk Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), dan kapal patroli Angkatan Laut dengan jumlah yang memadai untuk menjaga kedaulatan kita di laut menjadi sangat penting sehingga tidak ada pihak lain yang berani mengusik laut kita. Selamat Hari Maritim Nasional 2016 (*Harian Analisa, Senin, 22 Agustus 2016*)

3. Mewujudkan Sumut Sebagai Gerbang Poros Maritim

Wilayah Propinsi Sumatera Utara memiliki posisi strategis sebagai gerbang poros maritim barat Indonesia, karena daerah ini diapit Samudera Indonesia di bagian barat dan Selat Malaka di bagian timur. Wilayah pantai barat mempunyai panjang garis pantai 755 km dan pantai timur sepanjang 545 km. Terdapat 200 pulau-pulau kecil dan 3 pulau diantaranya merupakan pulau-pulau kecil terluar yaitu Pulau Berhala, Pulau Simuk, dan Pulau Wunga.

Di wilayah pesisir pantai timur Sumatera terdapat 9 (sembilan) wilayah kabupaten/ kota yang berhadapan dengan perairan Selat Malaka yakni Kabupaten Langkat, Kota Medan, Kabupaten Deli Serdang, Kabupaten Serdang Bedagai, Kabupaten Asahan, Kabupaten Batubara, Kota Tanjung Balai, Kabupaten Labuhan Batu Utara, dan Kabupaten Labuhan Batu, sedangkan di wilayah pesisir Pantai Barat terdiri dari 9 (sembilan) Kabupaten/Kota yang berhadapan dengan Samudera Indonesia yakni Kota Sibolga, Kabupaten Tapanuli Tengah, Kabupaten Tapanuli Selatan, Kabupaten Mandailing Natal, Kota Gunung Sitoli, Kabupaten Nias, Kabupaten Nias Utara, Kabupaten Nias Barat, Kabupaten Nias Selatan. Jumlah kecamatan dan desa di wilayah pesisir Provinsi Sumatera Utara sebanyak 84 kecamatan pesisir dan 510 desa pesisir.

Dari segi potensi sumberdaya maritim, perairan pantai barat dan pantai timur Sumatera Utara mengandung potensi yang sangat besar, dan layak dijadikan sebagai modal pembangunan daerah ini. Perairan pantai timur memiliki potensi sumberdaya ikan pelagis mencapai 126.500 ton/tahun, dan ikan demersal 110.000 ton/tahun, sementara di pantai barat potensi ikan pelagis mencapai 115.000 ton/tahun dan ikan demersal mencapai 80.000 ton. Belum lagi potensi ikan hias, rumput laut, bahan tambang dan mineral di dasar laut, harta karun, dan jasa lingkungan laut untuk transportasi, pelabuhan niaga dan pelabuhan perikanan.

Selain itu, secara geografis wilayah Sumatera Utara relatif dekat dengan pusat-pusat bisnis berbasis maritim di Asia Tenggara. sehingga sangat memberikan peluang untuk peningkatan kegiatan ekonomi berbasis maritim dengan negara lain khususnya pasar bebas Asean (MEA). Oleh sebab itu, berdasarkan potensi sumberdaya maritim dan posisi geografis, Sumatera Utara dapat dijadikan sebagai gerbang poros maritim barat Indonesia.

Untuk mewujudkan Sumatera Utara sebagai gerbang poros maritim barat Indonesia, setidaknya diperlukan 3 (tiga) kebijakan strategis pemerintah daerah Propinsi Sumatera Utara, yaitu : 1) Pembangunan infrastruktur maritim, 2) Pengembangan SDM maritim, dan 3) Pengembangan industri maritim.

Kebijakan pertama merupakan kebijakan dasar strategis dalam membangun ekonomi maritim wilayah sumut melalui pembangunan dan pengembangan pelabuhan laut. Pelabuhan laut merupakan jantung kegiatan ekonomi maritim, karena sangat menentukan kapasitas volume perdagangan melalui transportasi laut. Sampai saat ini terdapat 54 pelabuhan laut di Sumut yang terdiri dari 1 pelabuhan internasional yakni pelabuhan Belawan, 13 pelabuhan nasional, 10 pelabuhan regional, dan 30 pelabuhan lokal.

Dari segi jumlah, pelabuhan laut di Sumatera Utara sudah cukup memadai untuk mendukung wilayah ini sebagai gerbang poros maritim barat, namun dari segi kapasitas dan efisiensi tentu masih perlu dipertanyakan. Agar pelabuhan banyak dikunjungi oleh kapal-kapal regional, nasional dan internasional, maka diperlukan pelabuhan laut yang efisien dengan waktu bongkar muat barang yang cepat, sehingga biaya logistik menjadi rendah.

Di wilayah pantai timur Sumatera Utara terdapat 1 (satu) pelabuhan laut bertaraf internasional, yakni Pelabuhan Laut Belawan dengan kapasitas 1,2 juta TEUs dan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Gabion Belawan. Yang menjadi pertanyaan, apakah pelabuhan ini sudah mampu memberikan pelayanan yang efisien dan sudah kompetitif dibandingkan dengan pelabuhan lain yang ada di negara-negara tetangga? Bila tidak, maka perlu segera perbaikan sistem pelayanan pelabuhan, peningkatan kapasitas dan peralatan kebutuhan bongkar muat barang, menyederhanakan perizinan dan menekan biaya-biaya yang tidak jelas (*over head cost*), sehingga pelabuhan ini disamping mampu memberikan pelayanan tingkat regional dan nasional juga mampu bersaing dengan pelabuhan internasional lainnya.

Di wilayah pantai barat Sumatera Utara terdapat Pelabuhan Laut Sibolga dan Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga yang sudah ramai dilabui kapal-kapal lokal, regional, nasional dan kapal asing. Pelabuhan ini masih berkapasitas relatif rendah karena panjang dermaga Pelabuhan Sibolga hanya 103,75 meter dan lebar 15 meter. Kemudian panjang trestle 129 meter dengan lebar 10 meter. Dengan meningkatnya jumlah kapal pengangkut barang, maka panjang dermaga sudah mendesak untuk ditambah agar aktivitas pelabuhan berjalan dengan lancar.

Demikian halnya PPN Sibolga seyogianya sudah mampu memberikan pelayanan untuk kegiatan perikanan tangkap secara optimal. Namun berdasarkan hasil penelitian, fasilitas-fasilitas yang ada di PPN Sibolga tingkat pemanfaatan alur pelayaran baru mencapai 79%, luas kolam pelabuhan 31%, dermaga 74% dan TPI 19%, sehingga dapat dinyatakan bahwa tingkat pemanfaatan pelabuhan belum termanfaatkan secara optimal. Oleh sebab itu diperlukan terobosan dari pemerintah Kabupaten Tapanuli Tengah dan Propinsi Sumatera Utara, agar PPN Sibolga dapat memberikan pelayanan yang maksimal khususnya bagi kegiatan perikanan tangkap wilayah barat dan berdampak signifikan pada kesejahteraan masyarakat.

Kondisi seperti ini juga banyak terjadi pada pelabuhan laut lainnya di wilayah Sumatera Utara, yang tidak layak operasi dan merugi, karena fasilitas pelabuhan sangat minim sehingga tidak dilabui kapal-kapal lokal, regional, nasional dan kapal asing. Menurut Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Utara (2014), terdapat 21 pelabuhan laut di Sumut yang tidak layak beroperasi, sehingga membutuhkan terobosan dari pemerintah daerah agar pelabuhan ini menjadi layak beroperasi.

Kebijakan kedua adalah penyediaan dan peningkatan sumberdaya manusia yang menguasai ilmu dan teknologi kemaritiman baik pada level menengah maupun perguruan tinggi. Sangat disayangkan, Sumatera Utara yang memiliki potensi sumberdaya kelautan dan perikanan yang sangat besar, tidak memiliki universitas atau institut maritim negeri, yang ada hanya beberapa fakultas perikanan swasta yang relatif belum berkembang. Oleh sebab itu dapat dibayangkan betapa penyediaan SDM kemaritiman di Sumatera Utara jauh tertinggal dibandingkan bidang lainnya. Oleh sebab itu visi presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia merupakan tantangan

besar bagi Sumatera Utara untuk membuktikan dirinya mampu menjadi bagian integral pembangunan maritim nasional dengan mewujudkan dirinya sebagai gerbang poros maritim wilayah barat melalui pembangunan SDM kemaritiman pada berbagai level pendidikan, baik milik pemerintah maupun milik swasta. Ketersediaan SDM kemaritiman yang memadai baik dalam jumlah maupun kualitasnya, akan sangat menentukan dalam pengembangan industri maritim Sumatera Utara.

Kebijakan ketiga adalah pengembangan industri maritim, mensyaratkan Pemerintah Provinsi Sumatera Utara harus memberikan skim insentif bagi investor dalam dan luar negeri, seperti kemudahan perizinan investasi, insentif pajak dan infrastruktur yang memadai serta kepastian hukum investasi. Pengembangan industri maritim mulai dari sektor hulu hingga hilir akan memberikan efek multiplier yang beragam terhadap sub sektor lainnya sehingga dipastikan akan menyerap banyak tenaga kerja.

Agar Sumatera Utara mampu mengembangkan industri maritim, maka di wilayah ini harus dibangun dan dikembangkan galangan kapal yang mampu membuat kapal ukuran menengah dan perbaikan kerusakan. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan kemudahan agar pengusaha lokal terdorong untuk bergerak dalam bisnis maritim, baik dalam jasa pengangkutan barang atau penangkapan sumberdaya ikan di laut.

Selain itu, juga harus dikembangkan pusat pengolahan produk perikanan, sehingga industri ini memberikan nilai tambah produk perikanan, baik untuk kebutuhan domestik maupun tujuan ekspor. Oleh sebab itu, pemerintah Provinsi Sumatera Utara harus mendorong sektor swasta untuk dapat mengembangkan industri pengolahan, dengan menyediakan fasilitas pendukungnya seperti cold storage, pabrik es, dan fasilitas pendukung lainnya.

Kita menyadari bahwa dibutuhkan anggaran yang besar untuk pengembangan industri maritim. Oleh sebab itu, pemerintah daerah harus dapat memberikan insentif agar pihak swasta terdorong untuk mengembangkan industri maritim di Sumatera Utara seperti kemudahan perizinan, insentif pajak, fasilitas kredit investasi dengan bunga rendah dan penyediaan fasilitas infrastruktur maritim yang memadai. Dengan cara seperti ini, kita berkeyakinan Sumatera Utara akan menjadi gerbang poros maritim barat Indonesia, yang bermuara kepada peningkatan kesejahteraan masyarakat (*Harian Analisa, Kamis, 17 September 2015*).