

INDUSTRI PANGAN MARITIM



MENJAWAB KEBUTUHAN
DUNIA



DIDIT HERDIAWAN

INDUSTRI PANGAN MARITIM

MENJAWAB KEBUTUHAN DUNIA

DIDIT HERDIAWAN



UNIVERSITAS PERTAHANAN

2018

INDUSTRI PANGAN MARITIM : MENJAWAB KEBUTUHAN DUNIA

DIDIT HERDIAWAN

Tata Letak: Hariyo Poernomo
Desain Sampul: Hariyo Poernomo

Cetakan Pertama, Universitas Pertahanan, Sentul Bogor, Februari 2018
Hak Cipta © Didit Herdiawan, 2018

UNIVERSITAS PERTAHANAN
Komplek Indonesia Peace and Security Center (IPSC)
Sentul Bogor Jawa Barat
Telp: 021-87951555 ext 7001
Website: www.idu.ac.id

Katalog Dalam Terbitan
Didit Herdiawan
Industri Pangan Maritim : Menjawab Kebutuhan Dunia
Jakarta: Universitas Pertahanan, 2018
(xviii + 230 hlm; 16 cm x 23 cm)
ISBN 978-602-51495-8-0

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta

Lingkup Hak Cipta
Pasal 2:

1. Hak Cipta merupakan hak eksklusif bagi Pencipta atau Pemegang Hak Cipta untuk mengumumkan atau memperbanyak Ciptaannya, yang timbul secara otomatis setelah suatu ciptaan dilahirkan tanpa mengurangi pembatasan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan Pidana
Pasal 72:

1. Barangsiapa dengan sengaja atau tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) atau Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima milyar rupiah).

2. Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu Ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR GRAFIK	viii
DAFTAR TABEL	x
KATA SAMBUTAN	
MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN RI	
Jenderal TNI (Purn) Luhut Binsar Pandjaitan	xii
KATA PENGANTAR	
DR. Didit Herdiawan, M.P.A., M.B.A.	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Definisi Industri Pangan Maritim	6
1.2 Industri Pangan Maritim dan Keterkaitannya dengan Industri Maritim Lainnya	10
1.2.1 Industri Perkapalan	10
1.2.2 Industri Pariwisata Bahari	13
1.2.3 Pelabuhan dan Sistem Logistik	15
1.2.4 Sains dan Teknologi Kelautan	18
1.2.5 Sumber Daya Manusia	19
1.3 Kesimpulan Sementara dan Rumusan Masalah Baru	21
1.4 Sistematika Buku	22
BAB II PERMINTAAN PRODUK INDUSTRI PANGAN MARITIM DUNIA	25
2.1 Pasar Domestik	30
2.2 Pasar Asia Tenggara	38

2.3 Pasar Global	44
2.3.1 Pasar Amerika Serikat	48
2.3.2 Pasar Tiongkok	50
2.3.3 Pasar Jepang	52
2.3.4 Pasar Korea Selatan	53
2.3.5 Pasar Kanada	55
2.3.6 Pasar Uni Eropa dan Potensi Pasar Baru	56
2.4 Potensi, Tantangan dan Langkah ke Depan	59

BAB III POTENSI INDUSTRI PANGAN MARITIM

NASIONAL	63
3.1 Perikanan Tangkap	67
3.2 Perikanan Budidaya	70
3.3 Industri Pengolahan Kelautan dan Perikanan	75
3.4 Rumput Laut	77
3.5 Usaha Garam Rakyat	79
3.6 Potensi Herbal Maritim	84
3.7 Potensi dan Tantangan Industri Pangan Maritim Nasional	86

BAB IV TANTANGAN INDUSTRI PANGAN MARITIM

NASIONAL	89
4.1 Sumber Daya Manusia	93
4.2 Sarana dan Prasarana	95
4.2.1 Perahu Nelayan dan Kapal Ikan	96
4.2.2 Sentra Pengolahan Ikan	99
4.2.3 Pelabuhan	102
4.3 Dukungan Pemerintah	105

4.4 Rantai Pasok	107
4.5 Nilai Tukar dan Tarif Bea Masuk	109
4.6 <i>Illegal Fishing</i>	111
4.7 Pencemaran Lingkungan	114
4.7.1 <i>Hutan Mangrove</i>	114
4.7.2 Terumbu Karang	116
4.7.3 Sampah Plastik	118
4.8 Optimisme dan Persaingan di Pasar Global	122

BAB V PERSAINGAN INDUSTRI PANGAN MARITIM

ANTARBANGSA	123
5.1 Kontribusi Hasil Perikanan Nasional	125
5.1.1 Kontribusi Indonesia di Kawasan Asia Tenggara ..	127
5.1.2 Kontribusi Indonesia di Pasar Asia	130
5.1.3 Kontribusi Indonesia di Pasar Australia	136
5.1.4 Kontribusi Indonesia di Pasar Afrika	139
5.1.5 Kontribusi Indonesia di Kawasan Amerika	142
5.1.6 Kontribusi Indonesia di Pasar Eropa	144
5.2 Kebutuhan Pasar Pangan Maritim Domestik	147
5.3 Neraca Perdagangan Komoditas Perikanan Nasional ...	149
5.4 Klasterisasi Negara Pesaing	151
5.4.1 Penghasil Perikanan Tangkap Dunia	152
5.4.2 Penghasil Perikanan Budidaya Dunia	154
5.5 Klasterisasi Persaingan Dunia Tahun 2030	156
5.5.1 Perikanan Tangkap Dunia Tahun 2030	157
5.5.2 Perikanan Budidaya Dunia Tahun 2030	158
5.6 Persaingan, Tantangan dan Strategi	159

BAB VI STRATEGI MEMENANGKAN PERSAINGAN	161
6.1 Perubahan Paradigma	163
6.2 Restrukturisasi Pendidikan Vokasi	165
6.3 Peningkatan Kerja Sama, Inovasi, Manajerial dan Teknologi	168
6.4 Dukungan Perbankan	170
6.5 Penguatan Kelembagaan	171
6.6 Peningkatan Pengamanan Kekayaan Laut Nusantara . . .	173
6.7 Kerja Sama Bilateral dan Multilateral	176
6.8 Peningkatan <i>Linkage Inter-Maritime Industry</i>	178
BAB VII PENUTUP	181
7.1 Persoalan dan Tantangan	183
7.2 Butuh Kolaborasi	184
7.3 Kaitan Geopolitik	186
7.4 Konteks Budaya	187
7.5 Memperbaharui Data	189
DAFTAR PUSTAKA	190
DAFTAR INDEKS	216

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Perubahan Iklim dan Pengaruhnya Terhadap Perairan Dunia	24
Gambar 3.2	Kawasan Perikanan Budidaya Indonesia dengan Persentase Produksi Nasionalnya	71

DAFTAR GRAFIK

Grafik 2.1	Penyediaan dan Konsumsi Ikan, 2009-2013	32
Grafik 3.2	Ekspor Udang Indonesia ke Eropa, 2010-2015	66
Grafik 5.3	Kontribusi Volume Ekspor Hasil Perikanan Indonesia Menurut Komoditas Utama	126
Grafik 5.4	Kontribusi Nilai Ekspor Hasil Perikanan Indonesia Menurut Komoditas Utama	126
Grafik 5.5	Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Asia Tenggara	127
Grafik 5.6	Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Asia	131
Grafik 5.7	Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Australia	136
Grafik 5.8	Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Afrika	139
Grafik 5.9	Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Amerika	142
Grafik 5.10	Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Eropa	145
Grafik 5.11	Besaran Impor Indonesia Terhadap Hasil Perikanan Dunia	148
Grafik 5.12	Neraca Perdagangan Komoditas Perikanan	150
Grafik 5.13	Produksi Perikanan Dunia	151

Grafik 5.14	Pemanfaatan Produksi Perikanan Dunia	152
Grafik 5.15	Kontribusi dan Pertumbuhan Perikanan Tangkap Laut 15 Produsen Utama Dunia	153
Grafik 5.16	Kontribusi dan Pertumbuhan Perikanan Tangkap Darat 16 Produsen Utama Dunia	154
Grafik 5.17	Total Produksi dan Kontribusi Perikanan Budidaya 15 Produsen Utama Dunia	155
Grafik 5.18	Proyeksi Total Produksi Perikanan Dunia Tahun 2030 . . .	157
Grafik 5.19	Proyeksi Kondisi Perikanan Tangkap Dunia Tahun 2030 . .	158
Grafik 5.20	Proyeksi Kondisi Perikanan Budidaya Dunia Tahun 2030 . .	159

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Indesk Prestasi Logistik	9
Tabel 2.2	<i>Population of the World and Major Areas, 2015, 2030, 2050 and 2100, according to the Medium-Variant Projection</i>	27
Tabel 2.3	<i>Projected per Capita Fish Consumption by Region</i>	29
Tabel 2.4	Ekspor-Impor Hasil Perikanan Indonesia, 2009-2013	33
Tabel 2.5	Nilai Ekspor Produk Perikanan Negara-Negara ASEAN . .	39
Tabel 2.6	Nilai Impor Produk Perikanan Negara-Negara ASEAN . . .	40
Tabel 2.7	Nilai Ekspor Produk Perikanan Negara-Negara di Dunia . .	45
Tabel 2.8	10 Besar Net Importir Dunia untuk Produk Perikanan	47
Tabel 3.9	Data Perikanan Tangkap Nasional	68
Tabel 3.10	Data Pelaku Perikanan Budidaya Nasional	72
Tabel 3.11	Data Kinerja Industri Pengolahan dan Perikanan Nasional . .	76
Tabel 3.12	Produksi Perikanan Budidaya Nasional	78
Tabel 3.13	Manfaat Rumput Laut	85

Tabel 4.14	Jumlah Kapal Motor Berdasarkan Ukuran, 2009-2014 . . .	96
Tabel 4.15	Perkembangan Sentra Pengolahan Ikan, 2008-2014	100
Tabel 4.16	Perbandingan Tarif Bea Masuk Ekspor Hasil Perikanan . . .	111
Tabel 4.17	Jumlah Kapal Hasil Gelar Operasi Kapal Pengawas, 2009-2013	112
Tabel 4.18	Jumlah Kapal yang Ditangkap Menurut Negara Asal, 2008-2014	113



**MENTERI KOORDINATOR BIDANG KEMARITIMAN
REPUBLIK INDONESIA**

KATA SAMBUTAN



Dengan gembira saya menyambut terbitnya buku yang ditulis oleh saudara DR. Didit Herdiawan, MPA.,MBA., yang berjudul Industri Pangan Maritim, Menjawab Kebutuhan Dunia ini. Di tengah-tengah kesibukan rutinnnya sebagai Perwira Tinggi TNI-AL, penulis sempat menyisihkan waktunya untuk menulis sebuah buku yang mengapresiasi potensi maritim di Nusantara kita. Kiprah penulis buku ini sangat saya hargai.

Presiden Joko Widodo berulang kali mengingatkan kita sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Indonesia memiliki potensi luar biasa untuk menjadi poros maritim dunia. Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektifitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Juga termasuk di dalamnya adalah penegakkan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi *biodiversity*, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan, merupakan program-program utama dalam pemerintahan Presiden Jokowi guna mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Oleh sebab itu pemerintah telah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia yang dimaksudkan agar

menjadi pedoman umum kebijakan kelautan (*maritime policy*) dan langkah-langkah pelaksanaannya yang pada pokoknya bertujuan mengimplementasi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia sebagaimana diamanatkan oleh Presiden kita.

Dalam kaitan inilah saya melihat pentingnya buku yang ditulis ini sebagai salah satu penunjang kita dalam membahas industri pangan maritim secara komprehensif. Industri Pangan Maritim seperti diketahui adalah kegiatan-kegiatan ekonomi yang mengelola bahan mentah, bahan baku, dan barang setengah jadi untuk menjadi barang dengan nilai yang lebih tinggi berbasis teknologi. Kita ketahui pula bahwa kekayaan laut Indonesia dapat menyumbang pendapatan sebesar 156 milyar (dolar AS), sayangnya yang baru digarap masalah sangat kecil.

Karena itulah elok kiranya buku ini mampu mendorong agar kita mengembangkan industri pangan maritim dengan lebih sungguh-sungguh lagi sehingga cita-cita yang mulia menjadi Poros Maritim Dunia dapat diwujudkan dalam waktu yang relatif singkat.

Selamat membaca

Jakarta, 15 Januari 2018



Luhut B. Pandjaitan
Jenderal TNI (Purn)

KATA PENGANTAR

DR. Didit Herdiawan, M.P.A., M.B.A.



Puji syukur sudah selayaknya penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena hanya atas kehendak-Nya-lah, buku ini akhirnya sampai di hadapan para pembaca sekalian. Buku ini sebenarnya merupakan salah satu bagian pada disertasi penulis yang telah diselesaikan di Institut Pertanian Bogor pada tahun 2015. Dengan pengembangan dari sisi perspektif ditambah pembaharuan data statistik tentang industri pangan maritim Indonesia kekinian, maka buku ini akhirnya bisa rampung dan dapat diterbitkan.

Tidak ada yang paling membahagiakan selain dari diterimanya buku ini untuk menambah khasanah pengetahuan kita bersama diiringi doa dan harapan kiranya buku ini dapat memberi kontribusi pemikiran ke depan. Berangkat dari niat baik ini, maka ada beberapa hal yang dapat dikemukakan sebagai pengantar.

Pertama, buku ini bagi diri penulis bukanlah sekedar tulisan ataupun hasil penelitian yang terdokumentasikan secara sistematis, tetapi lebih dari itu, buku ini merupakan cerminan visi penulis dalam konteks menjadikan Indonesia sebagai satu negara maritim yang besar dan berdaulat. Paparan data serta informasi yang ada di dalam buku ini, merupakan seperangkat fakta-fakta empirik bahwa memang sudah seharusnya Indonesia yang dianugerahi lautan yang begitu luas, menjadikan anugerah tersebut sebagai soko guru perekonomian rakyatnya. Menggunakan sebesar-besarnya sumberdaya laut untuk kemakmuran rakyat Indonesia secara keseluruhan. Mengoptimalkan permukaan lautnya untuk menyemarakkan perniagaan dunia demi kesejahteraan rakyatnya. Hanya dengan begitu, maka Indonesia layak dinyatakan sebagai negara maritim yang besar dan berdaulat.

Kedua, sebagai seorang pelaut yang menghabiskan lebih dari separuh masa hidup mengarungi samudera di atas geladak kapal-kapal perang TNI Angkatan Laut, maka buku ini adalah wujud kecintaan penulis pada laut Indonesia dan juga institusi tempat penulis ditempa sebagai seorang prajurit. Kecintaan pada laut Indonesia yang sangat besar yang kemudian memberi inspirasi akan bagaimana lautan Indonesia seharusnya dikelola demi mendapatkan manfaat yang optimal bagi negara plus memberikan kontribusi kepada dunia global. Sebagai seorang prajurit yang oleh TNI Angkatan Laut diberi kesempatan untuk bisa menjelajahi tempat-tempat di belahan bumi lain serta berinteraksi dengan warga dari berbagai latar belakang budaya, penulis berpendapat bahwa Indonesia harus bermanfaat bukan saja bagi Indonesia, tetapi juga bagi masyarakat di berbagai negara lainnya. Indonesia harus mampu memberikan kontribusi yang signifikan dalam persoalan-persoalan yang dihadapi oleh masyarakat global pada umumnya sesuai tujuan pencapaian *Sustainable Development Goals* dari PBB. Hanya dengan begitu, martabat Indonesia dapat benar-benar terjaga di tengah pergaulan dunia internasional. Dengan mengembangkan industri maritim nusantara secara serius, kita sekaligus sedang menempatkan Indonesia dalam posisi yang prestisius di tataran global.

Yang *ketiga*, sebagai prajurit yang juga mencintai dunia pendidikan dan penelitian, buku ini dapat dinilai sebagai jalan pengabdian penulis kepada ilmu pengetahuan itu sendiri. Selain mengabdikan kepada negara sebagai prajurit TNI Angkatan Laut, penulis pun berkeinginan agar pengalaman dan pemikiran selama ini bisa menjadi bahan pembelajaran yang berharga bagi masyarakat Indonesia, khususnya bagi mereka yang bergelut di dunia pendidikan, maupun para pengambil kebijakan dalam dunia kemaritiman. Orang bijak mengatakan bahwa "*menulis buku menghindari kematian*", yang maknanya kira-kira, buku membuat pikiran seseorang dapat hidup lebih lama dari usianya sendiri. Karena sebuah gagasan memungkinkan untuk terus menerus dibicarakan, terus

menerus diperdebatkan, atau terus menerus dikritik. Pada titik itulah, penulis berharap, agar buku ini dapat “memperpanjang” usia hidup penulis, terutama dalam dunia ilmu pengetahuan.

Yang *keempat*, sebagai satu pergulatan pemikiran, buku ini penulis tempatkan sebagai wujud kontribusi positif di tengah upaya Bangsa Indonesia mewujudkan visi Poros Maritim Dunia. Satu momentum politik yang menurut penulis sangat tepat untuk dioptimalkan karena hal ini menunjukkan itikad baik dari pemimpin bangsa untuk memajukan kemaritiman Indonesia. Seperti kita pahami bersama, bahwa di era Presiden Joko Widodo, Indonesia mendeklarasikan diri untuk menjadi poros dari kekuatan maritim di dunia, yang diwujudkan ke dalam lima pilarnya. Pilar ketiga untuk mengelola sumberdaya maritim terkandung makna kedaulatan pangan maritim, di mana negara Indonesia harus dapat mengembangkan industri perikanannya dengan memberdayakan nelayan sebagai komponen utamanya. Buku ini diharapkan dapat menjadi salah satu pedoman bagi para pengambil kebijakan, baik di tingkat pusat maupun daerah, guna dapat lebih memahami dan mengenali permasalahan-permasalahan yang ada di lingkup industri maritim. Para pengambil kebijakan juga bisa mencari benang merah dari setiap persoalan, termasuk kemungkinan-kemungkinan solusi yang bisa dijalankan untuk mengatasi permasalahan tersebut.

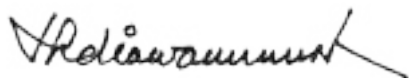
Yang *kelima*, penulis mendedikasikan buku ini kepada seluruh rakyat Indonesia yang tetap setia menyalakan keberanian untuk menghidupi dan mengarungi lautnya demi kejayaan maritim Indonesia. Dedikasi ini juga diarahkan kepada segenap generasi muda yang menyadari dan menumbuhkan kecintaan kepada laut Indonesia. Mengapa generasi muda harus penulis garis bawahi? Tak lain karena di tangan mereka lah masa depan Indonesia, termasuk masa depan lautnya berada. Tanpa generasi muda yang kompeten, berkualitas dan cinta pada tanah airnya, maka tak mungkin ada bangsa yang bisa besar dan jaya.

Kiranya kelima hal itu dapat menggambarkan suasana kebatinan penulis ketika buku ini telah berhasil diterbitkan. Banyak pihak yang terlibat dan ikut urun rembug sehingga buku ini bisa sampai di hadapan pembaca yang budiman. Terima kasih penulis ucapkan, pertama-tama, kepada Bapak Menko Maritim dan Sumberdaya RI Jenderal TNI (Purn) Luhut Binsar Pandjaitan, Bapak Menteri Pertahanan Jenderal TNI (Purn) Ryamizard Ryacudu, dan Bapak Panglima TNI Marsekal TNI Hadi Tjahjanto, S.IP., sebagai pimpinan penulis. Kepada Rektor Universitas Pertahanan (Unhan) Letjen TNI DR. Yoedhi Swastanto, M.B.A., penulis juga ucapkan terima kasih atas perkenannya buku ini diterima di kalangan sivitas akademika Unhan. Terima kasih juga diucapkan kepada Dekan Fakultas Manajemen Pertahanan Unhan Laksda TNI DR. Amarulla Octavian, S.T., M.Sc., D.E.S.D., atas segala masukan ilmiah dan diskusi-diskusinya, serta seluruh rekan yang membantu dan menyediakan dukungan data-data selama proses penulisan. Tak lupa penulis ucapkan terima kasih kepada istri tercinta Widyastuti, anak-anak dan menantu sekalian, Putri-Medi, Asti-Pandu, dan Dini, serta cucu-cucu Abi dan Aluna atas doa dan dukungan moril yang diberikan.

Disadari sepenuhnya bahwa buku ini tentu saja masih jauh dari kata sempurna. Perlu masukan, saran, serta kritik dari berbagai pihak untuk dapat membuat karya ini menjadi lebih baik pada kesempatan berikutnya. Semoga buku ini dapat bermanfaat bagi kita semua, dan Allah SWT merestui kehendak Bangsa Indonesia untuk menjadi bangsa maritim yang kuat dan tangguh.

Jalesveva Jayamahe.

Jakarta, 22 Februari 2018



DR. Didit Herdiawan, M.P.A., M.B.A.



PENDAHULUAN

- 1.1 Definisi Industri Pangan Maritim
- 1.2 Industri Pangan Maritim dan Keterkaitannya dengan Industri Maritim Lainnya
- 1.3 Kesimpulan Sementara dan Rumusan Masalah Baru
- 1.4 Sistematika Buku

Saat membuka *International Fleet Review (IFR) 2016* di Markas Komando Pangkalan Utama TNI Angkatan Laut II Kota Padang, Sumatera Barat, Presiden Joko Widodo (Jokowi) mengatakan bahwa masa depan Indonesia ada di laut, dan karena itu ia meminta kita, masyarakat Indonesia, untuk melihat ke laut dan tidak lagi memunggunya, dan selanjutnya bersama-sama bekerja keras membangkitkan kembali budaya maritim yang dulu pernah kita miliki¹. Dua tahun sebelumnya, dalam pidatonya di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 *East Asia Summit (EAS)* di Nay Pyi Taw, Myanmar, Presiden Jokowi mengemukakan—sekaligus menegaskan—bahwa Indonesia akan diarahkan untuk menjadi poros maritim dunia².

Apa yang dikemukakan Presiden Jokowi tersebut tentulah sesuatu yang beralasan. Bahkan, sangat beralasan. Indonesia adalah negara kepulauan dengan jumlah pulau terbanyak di dunia (17.449 pulau), dengan garis pantai yang membentang sepanjang 99.093 kilometer—hanya kalah dari bentangan garis pantainya Kanada. Dalam hal proporsi wilayah, laut atau wilayah perairan mendominasi dengan perbandingan terhadap daratan mencapai 3:1. Selain itu Indonesia, yang berada di antara Benua Asia dan Benua Australia, dilewati oleh dua pegunungan muda dunia; di Barat dilewati oleh Pegunungan Mediterania dan di Timur oleh Pegunungan Sirkum Pasifik. Ini membuat Indonesia memiliki banyak gunung berapi aktif sehingga sering disebut *The Pacific Ring of Fire*. Dampak positifnya kemudian jelas: Indonesia memiliki keanekaragaman hayati yang sangat tinggi³.

Berkaca pada sejarah, Indonesia pun memiliki landasan yang kuat untuk bergerak ke arah kemaritiman. Dua kerajaan yang pernah sangat besar dan termahsyur di kawasan ini, Sriwijaya dan Majapahit, dikenal memiliki kekuatan maritim yang kuat; dengan ini keduanya diyakini berhasil menguasai Asia Tenggara. Ali Akbar, ahli sejarah dari Universitas Indonesia, menilai kekuatan

¹ Kompas.com. (2016). *Jokowi: Poros Maritim Masa Depan Indonesia*. Diakses pada 4 Januari 2017. <http://nasional.kompas.com/read/2016/04/12/09453131/Jokowi.Poros.Maritim.Masa.Depan.Indonesia>.

² Situs Kepresidenan. (2015). *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. Diakses pada 5 Januari 2017. <http://www.presidentri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>.

³ Subdirektorat Statistik Lingkungan Hidup. (2017). *Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir*. Jakarta: Badan Pusat Statistik. h. 3-6.

maritim yang kuat inilah yang membuat kerajaan-kerajaan di Indonesia pada zaman dulu (baca: Nusantara) mampu mengembangkan diri secara spektakuler; dengan begitu ia pun mengatakan bahwa bangsa Indonesia, dulu, adalah bangsa yang kuat secara maritim. Bukti dari kekuatan maritim yang kuat ini, kata Ali, adalah adanya pelabuhan-pelabuhan (dan syahbandar). Lebih jauh lagi, Ali menduga bangsa Indonesia sudah lebih dulu berlayar sebelum para pelaut Yunani dan Tiongkok datang⁴.

Selain pencapaian monumental di masa Majapahit dan Sriwijaya, pencapaian lain yang bisa disebut adalah ketika Nusantara dikuasai oleh kekuatan kerajaan-kerajaan Islam yang jumlahnya cukup banyak, tersebar dari mulai semenanjung Malaka, Pulau Jawa, sampai dengan wilayah Timur Indonesia, seperti Sulawesi dan Maluku. Dengan penguasaan terhadap kekuatan perang dan kekuatan dagang di laut, kerajaan-kerajaan ini betul-betul menancapkan kekuasaan politiknya secara riil di hampir seluruh perairan Nusantara.

Namun seperti apa kenyataannya kini?

Bahwa Presiden Jokowi menawarkan gagasannya untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia menandakan negara ini tidak berada di jalur kemaritiman, dan tentulah masih sangat jauh dari memiliki kekuatan maritim yang kuat sebagaimana Kerajaan Majapahit atau Kerajaan Sriwijaya dulu, ataupun kerajaan-kerajaan Islam Nusantara di masa jayanya. Memang, fakta-fakta geografis yang mendukung visi kemaritiman tadi tak terbantahkan. Akan tetapi, setidaknya sampai saat ini, kita tidak bisa—atau belum bisa, jika mau menunjukkan optimisme—menyebut negara kita sebagai negara maritim.

Pada konteks hari ini, jika kita bicara soal kontribusi sektor kelautan terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional, misalnya, PDB Perikanan, yang mestinya adalah salah satu yang utama dan diandalkan, pada tahun 2014 ternyata hanya berhenti di 2,34%; sebuah persentase yang kecil sekali untuk sebuah negara dengan wujud geografis yang mengarah ke kemaritiman. Persentase ini sedikit meningkat menjadi 3,25% jika yang dihitung adalah

⁴ Paongan, Y. et al. (2012). *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*. Jakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia. h. 1-2.

PDB Satelit Kelautan dan Perikanan yang memperluas cakupan ke beberapa hal di luar perikanan tangkap dan perikanan budidaya, seperti ekstraksi garam, industri pengolahan dan pariwisata bahari.⁵ Kenyataan ini seperti sebuah ironi dalam sebuah negara yang hampir sebagian besar wilayahnya adalah lautan.

Situasi ini tentu tidak terjadi begitu saja. Pada masa penjajahan Belanda, fokus perekonomian bangsa kita dialihkan ke darat, secara paksa, tentu saja untuk memenuhi kebutuhan bangsa penjajah. Di masa inilah perubahan paradigma itu mulai terbentuk. Bahkan aktivitas kelautan bangsa kita pun dibatasi, di mana bangsa kita tidak diperbolehkan melakukan perdagangan dengan bangsa lain selain bangsa penjajah, yang lambat-laun mulai mengikis budaya melaut itu sendiri.

Secara historis, beberapa sarjana mengungkapkan peran kolonialisme yang cukup kuat sehingga menyebabkan terpuruknya kekuatan maritim Nusantara. Pasca dikalahkannya kerajaan-kerajaan Islam Nusantara oleh kolonial Eropa, praktis laut kita tidak lagi dikuasai oleh penguasa lokal. Para pedagang Eropa melakukan tindakan-tindakan penaklukan dan praktik monopoli dagang pada komoditas rempah-rempah yang saat itu merajai pasar-pasar dunia. Salah satu imbasnya adalah matinya industri maritim yang selama beberapa kurun waktu dihidupi oleh perniagaan maritim nusantara.

Pada era Soekarno, setelah Indonesia merdeka, jargon-jargon tentang kembali ke laut dan semacamnya mulai digelorkan, tetapi sayangnya masih pada tataran retorika konseptual, dan belum diarahkan ke kebijakan yang lebih bersifat konkret. Pada era Soeharto, masa Orde Baru, gejala kemaritiman ini kembali diredam; fokus lagi-lagi diarahkan ke darat dan kini berlangsung sangat lama—lebih dari tiga dekade. Kita pun harus ingat di era Soeharto terjadi Jawanisasi di mana pembangunan infrastruktur dipusatkan di Jawa. Akibatnya, saat kita kini ingin menggalakan semangat kemaritiman, dan di saat yang sama kita menyadari bahwa kawasan-kawasan yang jauh lebih potensial dan lebih cocok untuk visi ini adalah kawasan-kawasan Indonesia Timur, atau katakanlah

⁵ Pusat Data, Statistik dan Informasi. (2016). *Informasi Kelautan dan Perikanan (Bulan Januari 2016)*. Jakarta: Pusat Data, Statistik dan Informasi. h. 12.

bukan-Jawa, kita berbenturan dengan infrastruktur yang belum memadai di kawasan-kawasan tersebut.⁶

Lantas apakah itu berarti kita harus berhenti optimistis dan memandang gagasan dan program ambisius pemerintah yang dicetuskan Presiden Jokowi itu sebelah mata, menilainya terlampau utopis dan menyikapinya dengan sinis dan super-skeptis? Jawabannya sudah pasti tidak. Kenapa? Sebab langkah-langkah ke arah sana jelas terlihat. Menurut Rizal Sukma, dalam sebuah artikelnya yang ditayangkan *Kompas.com* (21/08/2014), di mana saat itu ia masih menjabat sebagai Direktur Eksekutif CSIS, gagasan poros maritim yang dicetuskan Presiden Jokowi memberi harapan dan optimisme lebih kuat dan itu dikarenakan keutuhannya sebagai sebuah pemikiran yang mencakup tiga elemen dasar—sebagai sebuah cita-cita, sebagai doktrin, sebagai bagian dari agenda pembangunan nasional—dan cara/strategi untuk mewujudkannya⁷. Satu alasan lainnya adalah kita harus memanfaatkan pergeseran pusat ekonomi dunia dari Atlantik ke Asia Pasifik, di mana sekitar 70% dari perdagangan dunia berlangsung di Asia Pasifik. Sebesar 75% dari proporsi tersebut dilakukan melalui laut Indonesia dengan nilai sekitar 1.300 triliun dolar AS per tahun.⁸

Di titik ini kita memutuskan bahwa kita akan membangun sebuah negara maritim yang kuat, seperti yang dikehendaki Presiden Jokowi. Dalam sebuah negara maritim yang kuat, tentu saja, sektor maritim adalah salah satu sektor andalan dalam meningkatkan devisa negara setiap tahunnya. Ini berarti kontribusi sektor maritim terhadap PDB nasional mesti ditingkatkan berkali-kali lipat dari angka tadi, dan peningkatan ini mesti dilakukan secara kontinu dan konsisten dari tahun ke tahun, dari masa ke masa, dari era ke era. Di sinilah barangkali tantangannya. Supaya peningkatan berkali-kali lipat tersebut bisa tercapai kita harus menggalakan efisiensi, penerapan sains dan teknologi, serta membangun sistem yang mampu menjaga keberlangsungan kedua hal tersebut.

⁶ Paongan, Y. et al. (2012). *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*. Jakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia. h. 219-221.

⁷ Sukma, Rizal. (2014). *Gagasan Poros Maritim*. Diakses pada 4 Januari 2017. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim>.

⁸ Paongan, Y. et al. (2012). *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*. Jakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia. h. 225.

Dengan kata lain, sektor maritim harus kita lihat dan kita perlakukan sebagai sektor industri.

Demikianlah kita sampai pada kata *industri*. Jika bicara soal produk pangan berupa hasil kekayaan laut, misalnya, satu masalah besar yang kita hadapi adalah sistem pengolahan dan pengelolaan yang masih menggunakan cara-cara atau prinsip-prinsip tradisional, yang tentu saja berimbas pada tidak—atau belum—signifikannya manfaat/hasil yang diperoleh. Kita pun pada akhirnya, ketika mengekspor, cenderung mengekspor produk-produk mentah, bukannya olahan yang nilai manfaat dan nilai jualnya bisa jauh berkali-kali lipat di atasnya. Selain itu, pengolahan dan pengelolaan produk pangan berupa hasil kekayaan laut ini pun belum terintegrasi dengan sektor-sektor lain; masing-masing masih seperti berjalan sendiri-sendiri. Padahal keterintegrasian dengan sektor-sektor lain ini adalah sesuatu yang mutlak, jika tujuannya adalah memberi manfaat sebesar-besarnya bagi kesejahteraan masyarakat dan menjadi salah satu kontributor utama pertumbuhan ekonomi negara⁹.

Jika industrialisasi diterapkan pada sektor maritim—dengan pangan sebagai komoditas—dan penerapannya dilakukan dengan sungguh-sungguh, secara kontinu dan konsisten, maka mestilah masalah-masalah tersebut bisa diatasi, dan Indonesia kemudian mampu bersaing secara aktif di pasar global dan menjadi salah satu kontributor penting atau pemeran utama dalam peta perekonomian dunia. Buku ini, dengan segala kelebihan dan kekurangannya, akan mencoba menganalisis dan memetakan sejauh mana hal tersebut bisa diwujudkan dan tantangan-tantangan apa saja yang mungkin dihadapi dalam prosesnya. Diharapkan, ia menjadi semacam *trigger* untuk pembahasan-pembahasan mendalam selanjutnya tentang hal ini.

1.1 Definisi Industri Pangan Maritim

Merujuk pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian, yang dimaksud dengan industri adalah kegiatan ekonomi yang mengelola bahan mentah, bahan baku, barang setengah jadi, dan atau barang jadi menjadi

⁹ Herdiawan, D. (2016). *Kedaulatan Pangan Maritim: Dinamika dan Problematika*. Jakarta: Lembaga Ketahanan Nasional RI.

barang dengan nilai yang lebih tinggi untuk penggunaannya, termasuk kegiatan rancang-bangun dan perекayasaan industri. Sementara itu industri maritim, merujuk pada *San Diego Maritime Industry Report 2012 (The Maritime Alliance, 2012)*, adalah suatu industri yang berhubungan dengan aktivitas maritim seperti perusahaan yang kegiatannya menyediakan produk dan layanan yang berkaitan dengan sektor maritim. Industri maritim mencakup semua perusahaan yang bergerak dalam bisnis merancang, membangun, manufaktur, memperoleh, operasi, penyediaan, perbaikan dan pemeliharaan kapal atau bagian komponennya, mengelola dan operasi jalur pelayaran, jasa perdagangan, galangan kapal, pelabuhan, bengkel laut, pengiriman dan jasa pengiriman barang dan perusahaan sejenis¹⁰.

Pangan, di sisi lain, merujuk pada Undang-Undang Nomor 18 tahun 2012 tentang Pangan, adalah segala sesuatu yang berasal dari sumber hayati produk pertanian, perkebunan, kehutanan, perikanan, peternakan, perairan, dan air, baik yang diolah maupun tidak diolah, yang diperuntukkan sebagai makanan atau minuman bagi konsumsi manusia, termasuk bahan tambahan pangan, bahan baku pangan, dan bahan lainnya yang digunakan dalam proses penyiapan, pengolahan, dan/atau pembuatan makanan atau minuman.¹¹

Berdasarkan definisi-definisi tersebut, dapat diturunkan pengertian **industri pangan maritim**, yaitu kegiatan ekonomi yang mengelola bahan mentah, bahan baku, barang setengah jadi, dan atau barang jadi menjadi barang dengan nilai yang lebih tinggi, dengan teknologi dan strategi global sebagai basis, dengan sumber-sumber hayati-hewani laut sebagai komoditas. Tentunya, sesuai dengan UUD 1945 pasal 33 tentang Pengolahan Sumber Daya Alam (SDA), industri pangan maritim ditujukan untuk mewujudkan kemakmuran rakyat.

Keberhasilan pengembangan industri pangan maritim tentu saja tidak dapat dilepaskan dari dukungan jenis-jenis industri lainnya di bidang kelautan seperti pariwisata bahari, pertambangan laut, transportasi laut, bangunan kelautan,

¹⁰ Herdiawan, D. et all. (2015). *Dampak Industri Maritim Terhadap Sistem Ketahanan Pangan Nasional di Wilayah Kepulauan Terkecil*. Jurnal Segara. Institut Pertanian Bogor. Vol. 11 No. 1., 2015, hal. 1.

¹¹ Herdiawan, D. (2015). *Industri Maritim dan Peranannya Terhadap Distribusi Pangan di Wilayah Terpencil dalam Rangka Memperkokoh Ketahanan Pangan Nasional*. Disertasi. Bogor: Sekolah Pascasarjana Institut Pertanian Bogor. h. 10.

dan jasa kelautan. Intinya, industri pangan maritim tidak mungkin bergerak sendiri; ia perlu bersinergi dan terintegrasi dengan industri-industri maritim lainnya supaya hasil dan manfaatnya optimal, untuk kemudian dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Jika merujuk pada data Indeks Prestasi Logistik (*Logistics Performance Index/LPI*) Internasional tahun 2016 yang dikeluarkan oleh Bank Dunia, secara keseluruhan, Indonesia berada pada urutan ke-65, dengan LPI sebesar 2,98—sama dengan LPI Vietnam. Ini sebuah kemunduran sebab berdasarkan data LPI tahun 2014 Indonesia berada di urutan ke-53, dengan LPI sebesar 3,08. Abaikanlah dulu penurunan nilai LPI dan peringkat tersebut, dan mari kita bandingkan dengan negara-negara tetangga—khususnya anggota ASEAN. Thailand, misalnya, menurut data LPI tahun 2016 keluaran Bank Dunia tadi, berada di urutan ke-48, dengan nilai LPI 3,26. Malaysia, sementara itu, menempati urutan ke-35, dengan besar LPI 3,43. Tiongkok, sebagai salah satu negara maju yang aktif menjalin kerja sama dengan Indonesia, bertengger di urutan ke-30, dengan LPI sebesar 3,66. Salah satu negara maju dari Asia Timur lainnya, Jepang, menempati posisi yang jauh lebih tinggi lagi, yakni ke-12, dengan nilai LPI sebesar 3,97.¹²

Yang menarik untuk kemudian disimak adalah bahwa peringkat Indonesia lumayan lebih baik jika yang dilihat adalah LPI untuk kompetensi logistik atau *tracking & tracing*, dan lumayan lebih buruk jika yang dilihat adalah LPI untuk infrastruktur atau pengiriman internasional. Angka LPI Indonesia untuk kompetensi logistik adalah 3,00, menempatkan Indonesia di peringkat ke-55. Untuk *tracking & tracing*, Indonesia berada di posisi ke-51 dengan LPI sebesar 3,19. Kenaikan yang cukup signifikan, bukan? Sementara itu untuk infrastruktur dan pengiriman internasional, peringkat yang ditempati Indonesia masing-masing adalah ke-73 dan ke-71, dengan nilai LPI masing-masing 2,65 dan 2,90. Untuk *timeliness* sendiri, Indonesia berada di peringkat ke-62 dengan nilai LPI 3,46. Selengkapnya bisa dilihat di tabel berikut.

¹² The World Bank. (2016). *LPI Global Rankings 2016*. Diakses pada 6 Januari 2017. <https://lpi.worldbank.org/international/global>.

Tabel 1.1. Indeks Prestasi Logistik

Negara	Rangking LPI	Skor LPI	Infrastruktur	Pengiriman Internasional	Kompetensi Logistik	Tracking & Tracing	Timeliness
Jerman	1	4,23	444	3,86	4,28	4,27	4,45
Singapura	5	4,14	4,20	3,96	4,09	4,05	4,40
AS	10	3,99	4,15	3,65	4,01	4,20	4,25
Jepang	12	3,97	4,10	3,69	3,99	4,03	4,21
Australia	19	3,79	3,82	3,63	3,87	3,87	4,04
Korea (S)	24	3,72	3,79	3,58	3,69	3,78	4,03
Tiongkok	30	3,66	3,75	3,70	3,62	3,68	3,90
Malaysia	35	3,43	3,45	3,48	3,34	3,46	3,65
Thailand	45	3,26	3,12	3,37	3,14	3,20	3,56
Indonesia	63	2,98	2,65	2,90	3,00	3,19	3,46
Vietnam	64	2,98	2,70	3,12	2,88	2,84	3,50
Filipina	71	2,86	2,55	3,01	2,70	2,86	3,35
Kamboja	73	2,80	2,36	3,11	2,60	2,70	3,30
Myanmar	113	2,46	2,33	2,23	2,36	2,57	2,85

Sumber: The World Bank

Dari data-data tersebut terlihat bahwa masih rendahnya peringkat dan nilai LPI Indonesia disebabkan oleh belum cukup baiknya infrastruktur dan pengelolaan pengiriman internasional, atau kita sebut saja pemasaran. Strategi pemasaran kita belum cukup bisa diandalkan, dengan kata lain, terutama jika fokusnya adalah mendobrak pasar global dan perekonomian dunia. Di sinilah industri pangan maritim menjadi penting. Dengan diwujudkan dan digalakkannya industri pangan maritim, mestilah, dua persoalan tersebut bisa diatasi dengan baik. Tentu saja itu bukan sesuatu yang mudah dan akan sangat memakan waktu, dan karena itulah sebaiknya penggarapannya segera dimulai.

Sisi positifnya, pemerintah kita saat ini tengah “melihat ke laut”. Kebijakan-kebijakan pemerintah dalam upaya meningkatkan laju perekonomian negara, sejak 2014 lalu, difokuskan ke sektor kelautan. Sebut saja Program Tol Laut. Program ini, kelak setelah benar-benar terealisasikan, akan memberi dampak positif yang signifikan terhadap masalah infrastruktur dan pengiriman domestik,

mungkin juga pengiriman internasional. Keberanian dan ketegasan Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti dalam menenggelamkan kapal-kapal pencuri ikan juga bisa disebut sebagai sebuah pencapaian. Kebijakan ini mestilah berdampak positif terhadap kualitas keanekaragaman hayati kita dan ketersediaannya, yang berarti bisa membantu meningkatkan nilai kompetensi logistik ke angka yang lebih baik. Diterapkannya industri pangan maritim, dalam hal ini, adalah sebuah langkah maju untuk meneruskan apa-apa yang telah dilakukan pemerintah tersebut.

1.2 Industri Pangan Maritim dan Keterkaitannya dengan Industri Maritim Lainnya

Untuk bisa tampil sebagai salah satu kontributor unggul terhadap PDB nasional, industri pangan maritim harus bersinergi dan terintegrasi dengan industri-industri lain yang mendukungnya, terutama industri-industri yang bergerak di bidang atau berada di wilayah kemaritiman. Sebut saja, misalnya, industri perkapalan dan industri pariwisata bahari. Selain itu, industri pangan maritim mesti juga didukung oleh perkembangan dan penerapan sains dan teknologi yang unggul, untuk (semakin) menguatkan sistem industrinya. Tak lupa, infrastruktur seperti pelabuhan harus dibangun dan dikelola dengan baik. Terakhir, sumber daya manusia (SDM) di bidang kemaritiman mesti ditingkatkan kualitas dan kuantitasnya, agar mereka lebih memiliki daya saing dan siap diterjunkan di pasar global.

Subbab ini membahas keterhubungan industri pangan maritim dengan hal-hal tersebut, sekaligus menelaah permasalahan-permasalahan apa saja yang ditemukan di lapangan, juga mencari semacam jalan keluar atau titik terang untuk mengatasi hal tersebut.

1.2.1 Industri Perkapalan

Industri perkapalan tentu saja wajib dimajukan untuk membuat industri maritim Indonesia berkembang dan memiliki masa depan, termasuk di dalamnya industri pangan maritim. Dengan majunya industri perkapalan Indonesia, konektivitas antarpulau akan menjadi jauh lebih hidup juga efisien, di mana pemindahan atau pengiriman produk pangan maritim dari wilayah surplus (produsen) ke wilayah

yang memerlukan (konsumen) bisa dilangsungkan tanpa hambatan berarti, juga dalam waktu cepat. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Sahara dan Daryanto, pola perdagangan komoditas pangan antardaerah di Indonesia lebih banyak didasarkan pada kepercayaan dari kedua belah pihak, yaitu petani dan pembeli. Industri perkapalan yang maju, dalam hal ini, akan mampu meningkatkan tingkat kepercayaan tersebut secara signifikan, dan tentunya menjaganya agar tetap berada pada taraf yang tinggi, sehingga aktivitas perdagangan komoditas pangan itu bisa terus berlangsung, bertambah dan terus bertambah volume dan nilainya setiap tahun. Sebagai gambaran, ketika kapal-kapal yang digunakan untuk mengangkut komoditas pangan di suatu daerah terkendala faktor teknis atau non-teknis, keterlambatan kedatangan pun terjadi, dan itu bisa berakibat pada menurunnya kualitas atau bahkan rusaknya komoditas pangan tersebut. Yang mengikutinya kemudian tentu saja adalah menurunnya tingkat kepercayaan produsen terhadap konsumen.¹³ Persoalan ini bisa dicegah, bahkan mungkin dihindarkan, apabila industri perkapalan sudah sangat maju, di mana sains dan teknologi diimplementasikan seoptimal mungkin dalam proses-proses dan keberlangsungannya.

Program Tol Laut, salah satu program andalan pemerintahan Jokowi-JK, dalam hal ini sangat mendukung kemajuan industri perkapalan. Program ini menghendaki terciptanya jalur bebas hambatan di laut—semacam tol di darat—yang akan menjadi lintasan bagi kapal-kapal besar dalam mengangkut barang-barang dari satu pulau ke pulau lain, dengan tingkat efisiensi yang tinggi. Itu artinya pemerintah membutuhkan kapal-kapal besar tersebut, tentu saja dengan kualitas yang baik, dan itu bisa dilihat sebagai sebuah dorongan (sekaligus tantangan) untuk dikembangkan dan dimajukannya industri perkapalan. Program ini juga membutuhkan sejumlah pelabuhan laut dalam (*deep sea port*) yang akan menjadi tempat singgah bagi kapal-kapal besar tersebut, dan dibangunnya pelabuhan-pelabuhan tersebut mestilah menghadirkan iklim kelautan yang kuat, sehingga semangat memajukan industri perkapalan tetap terjaga—dan terus

¹³ Herdiawan, D. (2015). *Industri Maritim dan Peranannya Terhadap Distribusi Pangan di Wilayah Terpencil dalam Rangka Memperkokoh Ketahanan Pangan Nasional*. Disertasi. Bogor: Sekolah Pascasarjana Institut Pertanian Bogor. h. 4.

berkembang. Selain itu, program ini juga membuka peluang baru bagi berbagai jenis usaha dan investasi yang terkait dengannya.

Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi, Oktober 2017 lalu di Kantor Kepala Staf Kepresidenan, mengatakan bahwa saat ini Program Tol Laut terus berkembang dan sudah ada 13 lintasan atau trayek, dengan 11 di antaranya ada di kawasan timur.¹⁴ Berkat tersedianya 13 lintasan tersebut, disparitas atau kesenjangan harga barang jadi menurun; ini terutama dirasakan di wilayah timur Indonesia. Di Papua, sebagai contoh, harga satu sak semen telah turun dari semula di kisaran Rp100.000,- menjadi hanya Rp40.000,- saja¹⁵.

Terkait industri pangan maritim pun, dampak positif tersebut mestilah akan dirasakan. Dengan adanya Tol Laut, produk-produk industri pangan maritim akan terdistribusikan secara cepat, efisien, dan tepat sasaran, dan merata, yang pastilah akan memperkuat tingkat kepercayaan antara produsen dan konsumen yang sempat dibahas sebelumnya, sehingga volume dan nilai perdagangan lewat laut pun terus meningkat. Terintegrasi dengan industri perkapalan yang maju, Tol Laut akan menjadi arena di mana iklim dan budaya maritim kita terlihat. Dengan kata lain, ini dapat menjadi semacam panggung bagi masyarakat internasional juga bangsa ini sendiri.

Adapun persoalan yang dihadapi terkait industri perkapalan adalah masih adanya kebijakan-kebijakan yang menghambat pengembangannya. Menurut *Ship Management International* (2006), faktor kebijakan moneter dan fiskal, masih sulitnya akses dana perbankan, dan tingginya bunga membebani para pelaku usaha. Industri kapal juga diharuskan membayar pajak dua kali lipat. Terkait perbankan, mereka cenderung enggan menyalurkan kredit kepada industri perkapalan sebab menilai industri ini begitu penuh risiko dan karenanya kontrol terhadapnya akan sulit. Masalah lainnya: lahan yang digunakan industri perkapalan, terutama galangan kapal besar, berada di daerah kerja pelabuhan dengan hak pengolahan lahan (HPL) dikuasai oleh PT Pelindo, membuat industri perkapalan menjadi sangat bergantung pada HPL. Padahal, jika ada keleluasaan

¹⁴ Kompas.com. (2017). *3 Tahun Jokowi-JK, Tol Laut Ada di 13 Trayek*. Diakses pada 6 Januari 2017. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/10/17/164504226/3-tahun-jokowi-jk-tol-laut-ada-di-13-trayek>.

¹⁵ CNN Indonesia. (2017). *Perkembangan Program Tol Laut*. Diakses pada 6 Januari 2017. <https://www.cnnindonesia.com/tv/20171020132958-405-249730/perkembangan-program-tol-laut>.

lahan di pelabuhan, akan memberikan peluang kepada industri perkapalan untuk lebih berkembang.¹⁶

1.2.2 Industri Pariwisata Bahari

Diluncurkannya kebijakan 10 destinasi pariwisata oleh Presiden Jokowi¹⁷ memiliki arti penting bagi industri pariwisata Indonesia. Dianugerahi letak geografis yang sangat strategis dan keindahan alam yang membentang, Indonesia memang sudah selayaknya menjadi salah satu destinasi wisata utama di Asia Tenggara. Pariwisata bahari, sebagai sebetulnya upaya pengoptimalan potensi kelautan, sudah seyogianya menjadi salah satu yang diandalkan, mengingat sekitar 70% dari wilayah Indonesia adalah wilayah perairan. Bahkan, jika kita sepakat dengan Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, pariwisata bahari semestinya jauh lebih diandalkan (baca: lebih menghasilkan uang) ketimbang pariwisata darat¹⁸. Namun kenyataannya, tahun 2016, kontribusi pariwisata bahari terhadap total penerimaan devisa negara dari sektor pariwisata hanya 10% saja; sangat jauh di bawah negara tetangga, Malaysia, di mana penerimaan devisa negara dari sektor pariwisata selama tahun 2016 sebesar 40% di antaranya adalah dari pariwisata bahari.¹⁹ Miris, tentu saja, sekali lagi sebab Indonesia dianugerahi letak geografis yang sangat strategis dan keindahan alam yang membentang.

Patut diduga, hal tersebut diakibatkan pengelolaan pariwisata bahari yang tidak optimal, yang masih jauh dari kata optimal. Penyediaan infrastruktur pendukung, misalnya. Tentu saja, dalam upaya mewujudkan pariwisata bahari sebagai salah satu kontributor andalan bagi devisa negara dari sektor pariwisata, penyediaan infrastruktur pendukung seperti penginapan atau

¹⁶ Herdiawan, D. (2015). *Industri Maritim dan Perannya Terhadap Distribusi Pangan di Wilayah Terpencil dalam Rangka Memperkokoh Ketahanan Pangan Nasional*. Disertasi. Bogor: Sekolah Pascasarjana Institut Pertanian Bogor. h. 12-13.

¹⁷ Beritagar.id. (2016). *10 Destinasi Wisata Prioritas Jokowi*. Diakses pada 6 Januari 2017. <https://beritagar.id/artikel/piknik/10-destinasi-wisata-prioritas-jokowi>.

¹⁸ Katadata.co.id. (2017). *Menteri Susi Ingin Wisata Bahari Indonesia Seperti Maldives*. Diakses pada 6 Januari 2017. <https://katadata.co.id/berita/2017/02/07/menteri-susi-ingin-wisata-bahari-indonesia-seperti-maldives>.

¹⁹ *Ibid.*

jasa perhotelan dan moda transportasi adalah syarat mutlak, tentunya dengan kualitas dan standar bertaraf internasional. Ketika kita bicara soal kualitas dan standar sebuah hotel, tentu kita tidak hanya bicara tentang kenyamanannya saja, namun lebih dari itu: keamanan dan kemudahan akses. Karena itulah dukungan berkualitas dari moda transportasi di sekitar hotel tersebut sangat penting. Ironisnya, dua hal ini justru faktor-faktor pendukung utama yang kerap terabaikan selama ini.

Faktor lain yang perlu menjadi perhatian adalah konektivitas antar-lokasi wisata, sehingga wisatawan tidak hanya mengenal destinasi wisata yang sudah mendunia seperti Bali dan Candi Borobudur saja, juga tidak terfokus pada destinasi wisata yang itu-itu saja dalam aktivitas wisata bahari mereka. Terhubungnya satu objek wisata dengan beberapa objek wisata lain juga memungkinkan para wisatawan mancanegara menghabiskan waktu lebih lama di Indonesia, yang berarti melakukan aktivitas konsumsi lebih banyak di Indonesia. Jelas sekali, ini mesti dikembangkan seoptimal mungkin.

Selain itu para nelayan sendiri, sebagai salah satu pelaku aktif utama dalam kehidupan maritim, bisa diberdayakan untuk turut serta mengembangkan pariwisata bahari, mengingat mereka sudah sangat terbiasa dengan laut dan kehidupan laut, dan tentunya mengenal juga destinasi-destinasi wisata bahari secara dekat, bahkan mungkin lebih baik dari mereka yang bukan nelayan. Mereka memiliki potensi untuk menjadi pelaku aktif dalam pengembangan industri pariwisata bahari. Gagasan ini dilontarkan oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti Februari 2017 lalu, usai menandatangani nota kesepahaman dengan Menteri Pariwisata Arief Yahya di Kantor Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP).²⁰

Para nelayan ini pun, tentu, bisa diberdayakan untuk membuat kunjungan wisatawan di Indonesia lebih merata.

Apabila pemerataan kunjungan wisatawan tersebut sudah terwujud, selanjutnya dapat dimanfaatkan untuk pengembangan produk-produk industri pangan maritim, yakni dengan mengintegrasikan produk-produk tersebut dengan tempat-tempat wisata itu, atau bahkan dengan aktivitas wisata para

²⁰ *Ibid.*

wisatawan itu sendiri. Tujuan awalnya adalah memperoleh respons dari mereka terhadap produk-produk industri pangan maritim. Respons dari para wisatawan ini, sudah pasti, adalah informasi berharga bagi pengembangan dan peningkatan kualitas produk-produk tersebut, selain tentunya juga membuka peluang untuk memasarkan produk-produk industri pangan maritim tersebut ke mancanegara.

Kebijakan strategis lainnya yang dapat dilakukan, yang bisa dikatakan turunannya, adalah mendesain sentra-sentra usaha produk pangan maritim dalam konsep yang terintegrasi dengan sistem pariwisata daerah setempat. Sentra-sentra usaha ini dapat dimasukkan ke dalam salah satu destinasi wisata pada paket-paket perjalanan wisata. Sebenarnya hal ini sudah berjalan secara alamiah di beberapa daerah seperti Yogyakarta, di mana para penarik becak selalu menawarkan jasa untuk mengantarkan wisatawan ke pusat-pusat jajanan khas di sana. Jika hal ini dapat diimplementasikan pada industri pangan maritim, diformulasikan secara masif dan profesional, tentu saja, kontribusinya terhadap perekonomian negara, khususnya dari sektor pariwisata, akan jauh lebih besar. Bukan tidak mungkin ia pun mengandung *multiplier effects* yang kuat.

1.2.3 Pelabuhan dan Sistem Logistik

Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan mendefinisikan pelabuhan sebagai tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik-turun penumpang dan/atau bongkar-muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.²¹

Dalam konteks negara maritim, begitu juga industri pangan maritim, keberadaan pelabuhan begitu strategis sebab ia adalah pusat perekonomian

²¹ Herdiawan, D. (2015). *Industri Maritim dan Peranannya Terhadap Distribusi Pangan di Wilayah Terpencil dalam Rangka Memperkokoh Ketahanan Pangan Nasional*. Disertasi. Bogor: Sekolah Pascasarjana Institut Pertanian Bogor. h. 17.

maritim. Pelabuhan adalah gerbang awal dari dikonversinya hasil-hasil laut (barang mentah) menjadi produk-produk industri (olahan). Pelabuhan juga tempat terjadinya transaksi antara sejumlah pihak yang memungkinkan perekonomian maritim berjalan.

Secara sosio-historis, pelabuhan adalah tempat di mana interaksi antar-suku-bangsa bisa berlangsung secara massif. Itu menjelaskan mengapa di kota-kota pelabuhan terdapat jejak-jejak percampuran kebudayaan yang cukup kuat. Representasinya dapat dilihat dari banyaknya kampung-kampung suku bangsa tertentu di kota-kota pelabuhan di berbagai belahan dunia. Di antara kampung-kampung itu biasanya terjalin sebuah relasi sosio-kultural yang relatif harmonis; minim terjadi ketegangan ataupun konflik sosial antar-suku-bangsa. Kota bandar, dalam hal ini, dapat memfasilitasi dengan baik proses akulturasi kebudayaan yang berbeda satu dengan yang lainnya, sehingga melahirkan satu bentuk kebudayaan yang sifatnya *hybrid*. Itulah yang kemudian oleh berbagai pihak sering disebut sebagai kebudayaan bahari, kebudayaan maritim, atau kebudayaan laut.

Sayangnya, jika kita melihat realitas, pelabuhan—umum dan perikanan—masih sangat bermasalah dalam hal efisiensi, di mana ada begitu banyak lembaga yang terlibat di dalamnya yang menyebabkan terjadinya tumpang-tindih kewenangan dan masalah birokrasi, yang tentu saja akhirnya menghambat pengembangan fungsi pelabuhan dan sistem logistik. Salah satu masalah tersebut adalah perebutan hak pengelolaan pelabuhan antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah. Pemerintah pusat, dalam hal ini, diwakili oleh Kementerian Perhubungan melalui Otoritas Pelabuhan dan juga badan usaha milik negara, yakni Pelindo²².

Masalah lain terkait pelabuhan di Indonesia adalah amburadulnya pelayanan operator pelabuhan yang menyebabkan kerugian negara hingga triliunan rupiah. Ketidakmampuan operator pelabuhan mengatasi antrean panjang ribuan truk pengangkut bahan pangan, misalnya, membuat sejumlah truk terlambat tiba di daerah tujuan, dan selama masa tunggu ini masyarakat di daerah tujuan pada

²² Paongan, Y. et al. (2012). *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*. Jakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia. h. 94.

akhirnya diserang inflasi. Dampak lanjutannya tentu saja adalah terhentinya sejumlah aktivitas pengiriman bahan pangan ke luar pulau, dan di sinilah negara bisa mengalami kerugian hingga triliunan rupiah²³.

Bicara soal komparasi dengan negara-negara lain terkait kualitas pelabuhan secara menyeluruh, Indonesia kalah jauh dari Singapura dan Malaysia. Data keluaran World Shipping Council untuk 50 pelabuhan terbaik di dunia tahun 2015 menunjukkan Singapura menempati peringkat ke-2, hanya kalah dari Tiongkok (Shanghai). Malaysia sendiri, dengan dua pelabuhannya (Port Klang dan Tanjung Pelepas) masing-masing menempati peringkat ke-12 dan ke-17. Sementara itu Indonesia, dengan Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, hanya menempati peringkat ke-27. Tiongkok menjadi negara yang pelabuhannya paling banyak muncul sekaligus paling dominan. Dari peringkat pertama hingga peringkat ke-10, hanya tiga peringkat saja yang tidak ditempati oleh pelabuhan Tiongkok—Singapura di peringkat ke-2, Korea Selatan (Busan) di peringkat ke-6, Uni Emirat Arab (Jebel Ali, Dubai) di peringkat ke-9²⁴.

Persoalan lainnya terkait pelabuhan di Indonesia adalah belum (benar-benar) tersedianya sebuah *international hub port*. Secara geografis Indonesia diuntungkan dalam sistem perdagangan internasional melalui laut (*sea borne traffic*) karena menjadi lintasan kapal niaga dari mancanegara, dan karena itulah akan sangat baik jika Indonesia memiliki *hub port*. Ketersediaan *hub port* di dalam negeri akan mengurangi kebergantungan kita kepada Singapura dan Malaysia, dan itu tentulah akan menghemat secara signifikan pengeluaran negara. Hanya saja memang, penempatan *hub port* itu sendiri, lebih tepatnya penentuan di titik mana *hub port* itu akan dibangun, adalah sesuatu yang pelik, sebab sedikit saja salah perhitungan atau keliru dalam menggunakan pendekatan logistik maka *hub port* kita itu bisa bernasib seperti Ceres Terminal di Port of Amsterdam. Tentu saja yang kita inginkan adalah sebuah *hub port* yang akan menjadi salah satu *hub port* tersibuk di dunia, seperti Port of Singapore Authority (PSA). PSA mempunyai akses ke lebih dari 740

²³ Paongan, Y. et al. (2012). *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*. Jakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia. h. 95-96.

²⁴ World Shipping Council. (2018). *Top 50 World Container Ports*. Diakses pada 6 Januari 2017. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>.

pelabuhan dari seluruh dunia. Tidak kurang dari 800 *shipping lines* dilayani di sana²⁵.

Masalah lainnya lagi dari pelabuhan di Indonesia adalah dari segi jumlah dan penempatan. Sebagai sebuah negara kepulauan yang besar, jumlah pelabuhan di Indonesia masih jauh di bawah kebutuhan. Dari jumlah yang masih minim ini, penempatannya pun belum didesain berdasarkan kebutuhan industri maritim yang terintegrasi dan saling mendukung satu sama lain, baik dari sisi input maupun pemasaran hasil. Padahal keterintegrasian tersebut dapat menekan biaya produksi dan meningkatkan daya saing produk pangan maritim. Kendala masa kedaluarsa yang kerap membelit produk-produk pangan maritim bisa teratasi jika keterintegrasian tersebut terwujud. Konsep *one day service*, yang sangat berpihak kepada distribusi produk-produk pangan maritim, bukan tidak mungkin bisa ditingkatkan lagi menjadi hanya hitungan jam saja. Harapan kita ada salah satunya pada Program Tol Laut yang disinggung di subbab sebelumnya tadi.

1.2.4 Sains dan Teknologi Kelautan

Dekan Fakultas Ilmu Perikanan dan Kelautan (FPIK) Institut Pertanian Bogor, Profesor Indra Jaya, mengatakan bahwa salah satu kekurangan bangsa ini sebagai negara kepulauan adalah di bidang sains dan teknologi. Pernyataan senada pernah juga disampaikan oleh Lakitan (2012), bahwa ketidakmampuan Indonesia memahami potensi kelautan yang dimilikinya, dan kemudian mengelola hasil kelautan tersebut, terkait langsung dengan tingkat penguasaan teknologi kelautan yang belum berkembang. Riset perikanan-kelautan di Indonesia masih belum banyak, dan ini salah satu penyebab dari minimnya pemanfaatan sains dalam pendalaman potensi maritim dan pengelolaannya. Belum banyaknya riset tentang perikanan-kelautan itu sendiri, antara lain disebabkan oleh belum terarahnya penelitian perikanan-kelautan tersebut sebagai bahan pengambilan kebijakan yang sifatnya global dan kontinu; justru sebaliknya, sektoral dan tak

²⁵ Paongan, Y. et al. (2012). *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*. Jakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia. h. 97-99.

kontinu. Kecilnya biaya riset adalah penyebab lainnya²⁶.

Luas dan beraneka ragamnya kondisi serta kedalaman laut Indonesia dapat dimanfaatkan sebagai sumber energi bagi masyarakat. Sains dan teknologi, tentu bisa diandalkan untuk mewujudkan hal ini. Industri selalu dekat dan sejalan dengan sains dan teknologi, dan ketika kita bicara soal industri pangan maritim, itu berarti kita menyertakan sains dan teknologi dalam upaya meningkatkan nilai tawar produk-produk pangan maritim. Kemajuan industri, membutuhkan dukungan sains dan teknologi. Kemajuan sains dan teknologi, ketika diterapkan dalam industri, akan semakin mendorong kemajuannya. Peran dan dukungan sains dan teknologi dalam industri umumnya bisa kita lihat secara kasatmata, seperti dalam pengembangan jenis produk, peningkatan efisiensi proses produksi, *finishing & packaging*. Hal yang sama pun mestilah berlaku untuk industri pangan maritim. Dengan adanya dukungan dari sains dan teknologi, industri pangan maritim akan menghasilkan produk-produk yang memiliki daya saing tinggi dan mampu memenuhi permintaan pasar, baik pasar lokal maupun pasar global, dengan lebih baik.

Selain itu, dukungan sains dan teknologi pun dibutuhkan dalam mengatasi hambatan-hambatan yang datang dari alam seperti perubahan iklim yang pastilah memengaruhi situasi di laut. (Lihat Gambar 1.1 di akhir bab.)

1.2.5 Sumber Daya Manusia

Keberhasilan sebuah industri tidak terlepas dari peran sumber daya manusia (SDM) di dalamnya, begitu juga industri pangan maritim. SDM yang unggul dan andal dalam hal *skill*, manajerial, kemampuan menggunakan teknologi, dan penguasaan bahasa asing terutama Bahasa Inggris, akan sangat membantu industri pangan maritim nasional untuk unjuk gigi dan bersaing di pasar perekonomian dunia. SDM yang unggul dan andal ini, harus dibentuk secara masif dalam sistem yang kuat.

²⁶ Asmara, A. (2012). "Penguatan Zona Ekonomi Eksklusif Dalam Pengelolaan Sumber Daya Maritim Indonesia di Wilayah Perbatasan" dalam *Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan* Vol. 2 No. 2. Hal.136. Pappiptek-LIPI.

Namun kita tentu harus juga melihat ke dalam, memosisikan SDM industri pangan maritim ini sebagai aktor utama di panggung mereka sendiri, di wilayah perairan Indonesia. Nelayan tentu saja adalah salah satu aktor utama tersebut; dan sebab mereka adalah aktor utama, pemerintah harus sebisa mungkin membuat mereka nyaman dan terpenuhi hak-hak hidupnya, sehingga kinerja mereka di “panggung” bisa optimal. Terkait hal ini, berdasarkan laporan tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan (LAPTA KKP) tahun 2016, pemerintah memberikan sejumlah bantuan kepada para nelayan seperti pemberian kapal dan paket alat tangkap untuk melaut, penyediaan asuransi dan pengurusan Sertifikat Hak atas Tanah Nelayan. Selain nelayan, pihak lain yang dicatat KKP sebagai aktor utama dalam industri pangan maritim nasional, yang juga diberi bantuan oleh pemerintah, adalah pembudidaya ikan. Bantuan yang diberikan kepada mereka di antaranya adalah pemberian dalam jumlah besar benih ikan untuk berbagai komoditas budidaya (air tawar, air payau, air laut) dan pemberian pakan mandiri—juga dalam jumlah besar. Dengan adanya bantuan-bantuan seperti ini, SDM kita bisa lebih siap dan lebih kompetitif saat terlibat dalam pengembangan industri pangan maritim.

Selain itu, tentu saja, SDM industri pangan maritim dibentuk di sekolah-sekolah yang berhubungan erat dengan kemaritiman, seperti Sekolah Tinggi Perikanan (STP), politeknik Kelautan dan Perikanan (KP), dan Sekolah Usaha Perikanan Menengah Negeri (SUPMN). Pada tahun 2016 peserta didik di ketiga sekolah ini sebanyak 6.971 orang. Pada tahun 2017, berdiri tiga politeknik baru di tiga kota dan kawasan berbeda—Karawang, Bone dan Kupang²⁷.

Pemerintah pun selama tahun 2016, melalui KKP, aktif berupaya meningkatkan kualitas SDM seperti dengan melakukan penyuluhan, pelatihan, yang diintegrasikan dengan pemberian sertifikat kompetensi dan atau pelatihan Aparatur dan atau akses permodalan UMKM²⁸. Diarahkan ke pengembangan industri pangan maritim, para SDM berkualitas ini pastilah bisa memberikan sumbangsih berarti. Lagipula tidak mungkin industri maritim

²⁷ Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2017). *Laporan Tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2016*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan. h. 32.

²⁸ *Ibid.* h. 34.

nasional bisa berjalan tanpa mereka. Hal yang sama berlaku untuk industri pangan maritim.

Satu hal lainnya: pengembangan industri pangan maritim ini mestilah juga mampu menyerap secara signifikan tenaga kerja lokal, yang berarti membantu mengatasi masalah pengangguran di negeri ini. Jangan sampai yang kelak terjadi malah sebaliknya: ia menjadi solusi bagi masalah pengangguran di negara lain sedangkan masyarakat Indonesia tetap berperan sebagai penonton dan konsumen saja.

1.3 Kesimpulan Sementara dan Rumusan Masalah Baru

Dari pembahasan sejauh ini ada beberapa hal yang bisa kita simpulkan. *Pertama*, fakta-fakta geografis dan sejarah pra-kolonialisme menunjukkan Indonesia sangat cocok untuk dikembangkan sebagai sebuah negara maritim. *Kedua*, berkat fakta-fakta geografis yang mendukungnya, Indonesia akan baik jika mengembangkan industri pangan maritim. *Ketiga*, industri pangan maritim, jika dikembangkan dan dikelola dengan baik, akan memberi kontribusi berarti terhadap penerimaan devisa negara dari sektor maritim. *Keempat*, industri-industri maritim lain yang berkaitan erat dengan industri pangan maritim mesti dikembangkan untuk kemudian membuat semuanya bersinergi dan terintegrasi satu sama lain supaya industri pangan maritim bisa bekerja secara optimal.

Pertanyaannya kemudian adalah bagaimana setelah itu dicoba-wujudkan, tantangan-tantangan apa saja yang mungkin kita hadapi dalam prosesnya. Di sini, misalnya, kita bicara soal pasar global. Atau, pendalaman terkait seberapa potensial industri pangan maritim kita jika ditelaah lebih jauh. Atau, seberapa mampu kita mengatasi persoalan-persoalan pengembangan industri pangan maritim di dalam negeri. Atau, sesiap apa kita bersaing dengan bangsa-bangsa dan negara-negara lain terkait industri pangan maritim dan seberapa jauh kita memahami arti sesungguhnya dari persaingan tersebut. Setelah mencermati semua itu dengan saksama, tentu saja, kita pun perlu menentukan strategi yang tepat untuk membuat industri pangan maritim kita diakui sebagai salah satu yang paling berhasil di dunia—jika bukan yang paling berhasil.

1.4 Sistematika Buku

Pertanyaan-pertanyaan tersebut akan menjadi inti dari pembahasan dan pembabakan buku ini. Bagian awal atau pendahuluan, seperti yang telah berjalan sejauh ini, memaparkan latar belakang dari persoalan industri pangan maritim nusantara, ditinjau dari sisi ekonomi, politik, sosial, dan juga kesejarahan. Pada bagian ini, permasalahan utama yang dibahas dalam buku ini juga dikemukakan secara detail agar sidang pembaca dapat memahami esensi dari buku ini.

Pada bagian kedua buku ini akan membahas pasar global dan tantangan-tantangan apa saja yang menanti industri pangan maritim kita. Subbab pertama akan menengokkan pasar domestik beserta persoalan-persoalannya, disusul oleh pasar Asia Tenggara pada subbab selanjutnya. Di subbab terakhir, barulah, dibahas pasar global. Terkait pasar global ini sendiri fokusnya hanyalah pada lima negara saja: Amerika Serikat, Tiongkok, Jepang, Korea Selatan, dan Kanada. Namun akan dibahas juga pasar-pasar baru yang potensial seperti Republik Ceko dan Timur Tengah.

Bagian ketiga buku ini akan menengokkan potensi industri pangan maritim nasional. Ada setidaknya enam hal yang menjadi fokus utama pembahasan: perikanan tangkap, perikanan budidaya, industri pengolahan, rumput laut, garam, dan potensi herbal maritim.

Bagian berikutnya akan terfokus pada tantangan-tantangan yang dihadapi industri pangan maritim kita, khususnya pada ranah lokal. Sumber daya manusia (SDM), sarana dan prasarana, dukungan pemerintah, adalah beberapa hal yang akan ditelaah secara mendalam di bab ini. Hal-hal lainnya adalah rantai pasok, nilai tukar dan tarif bea masuk, *illegal fishing* dan pencemaran lingkungan.

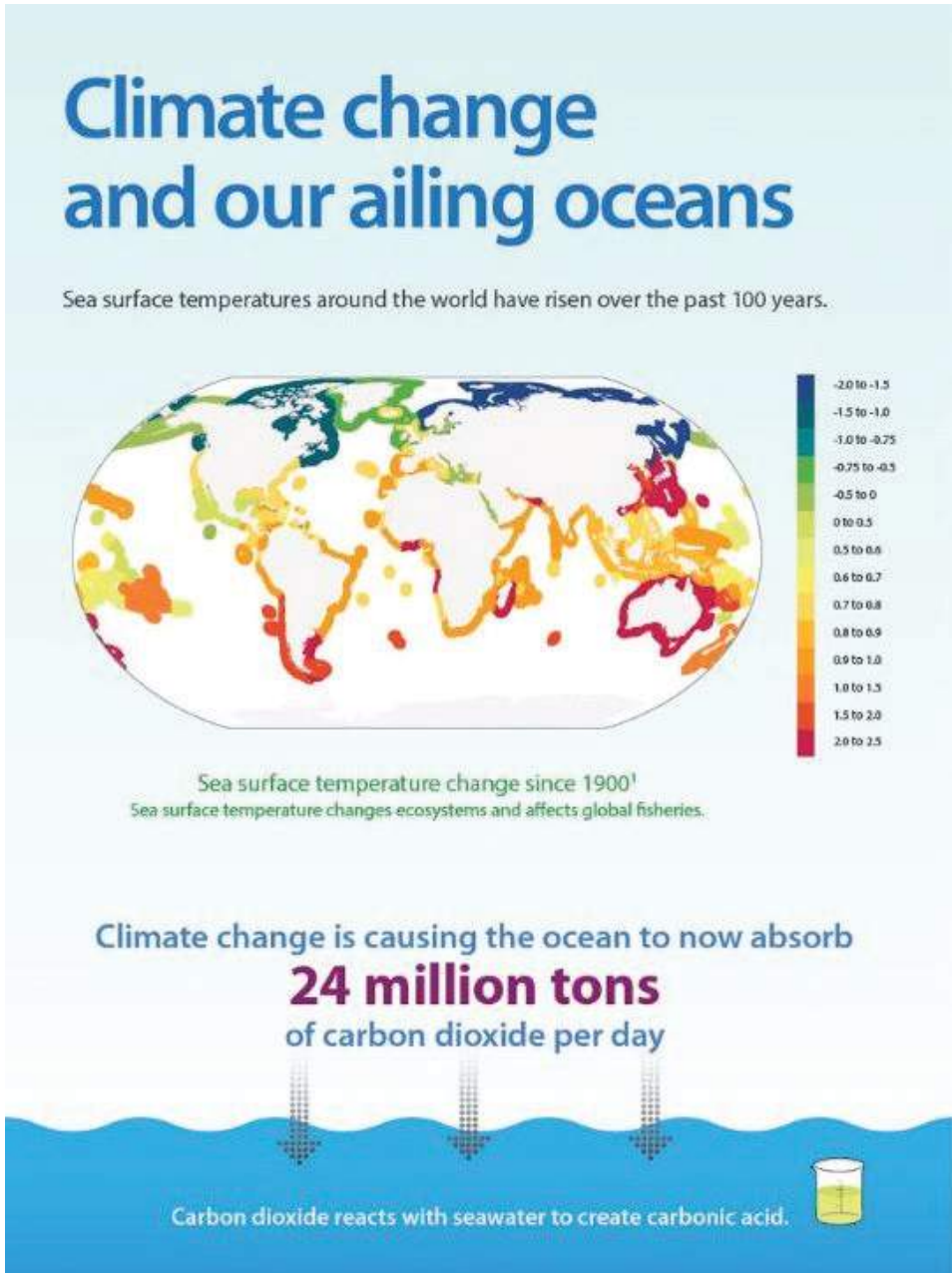
Selanjutnya di bagian kelima, buku ini akan mencoba memaparkan persaingan industri pangan maritim antarbangsa. Pemaparan dimulai dengan kontribusi hasil perikanan nasional, dilanjutkan dengan kebutuhan pasar pangan maritim domestik dan neraca perdagangan komoditas nasional. Setelah itu akan dipaparkan klasterisasi negara-negara pesaing juga klasterisasi persaingan dunia di tahun 2030.

Di bagian keenam, buku ini akan menawarkan strategi untuk memenangkan persaingan. Perubahan paradigma, restrukturisasi pendidikan vokasi, dukungan perbankan, penguatan kelembagaan, adalah beberapa di antaranya.

Sementara itu di bagian terakhir, buku ini akan menghadirkan semacam *resume* dari apa-apa yang telah dibahas dan ditelaah di bagian-bagian sebelumnya. Bisa juga, bagian ini dianggap sebagai semacam kesimpulan akhir. Yang dihadirkan di bagian ini adalah terjawab atau tidaknya rumusan-rumusan masalah yang dikemukakan di bagian pertama, serta saran atau masukan bagi siapa pun yang tergerak untuk melanjutkan pembahasan dan pendalaman tentang industri pangan maritim yang ditujukan untuk kemakmuran rakyat.



Gambar 1.1. Perubahan Iklim dan Pengaruhnya Terhadap Perairan Dunia



Sumber: WorldFish



PERMINTAAN PRODUK INDUSTRI PANGAN MARITIM DUNIA

- 2.1 Pasar Domestik
- 2.2 Pasar Asia Tenggara
- 2.3 Pasar Global
- 2.4 Potensi, Tantangan dan Langkah ke Depan



*There are people in the world so hungry,
that God cannot appear to them except
in the form of bread.*

~~~~~ Mahatma Gandhi ~~~~~

Pemenuhan pangan adalah sesuatu yang krusial bagi setiap bangsa dan negara. Sebagai salah satu kebutuhan dasar, pemenuhan pangan memiliki peran penting dalam pembangunan dan mestilah menjadi perhatian utama pemerintah. Ketercukupan pangan, bagaimanapun, adalah salah satu faktor penting dari tercipta dan terjaganya stabilitas suatu negara.

Besar dan sebaran kebutuhan pangan dunia tentu sangat ditentukan oleh besaran populasi juga sebarannya. Hingga pertengahan 2015, data yang dikeluarkan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) menunjukkan dunia ini dihuni oleh sekitar 7,3 miliar manusia. Peningkatan sebesar 1 miliar jiwa terjadi dalam waktu dua belas tahun terakhir.

Sebaran penduduk dunia paling tinggi berada di Asia, yaitu 4.4 miliar jiwa. Angka ini merupakan 60% dari total populasi dunia. Kawasan yang memiliki penduduk terbanyak kedua adalah benua Afrika, dengan jumlah 1.2 miliar—16% dari total penduduk Bumi. Selanjutnya ada Eropa dengan 738 juta jiwa (10%), Amerika Latin dan Karibia dengan 634 juta manusia (9%). Sisa sebesar 5% adalah gabungan dari penduduk Amerika bagian Utara (358 juta) dan Oseania (39 juta)<sup>29</sup>.

**Tabel 2.2. *Population of the World and Major Areas, 2015, 2030, 2050 and 2100, according to the Medium-Variant Projection***

| Wilayah Utama             | Populasi (jutaan) |      |      |       |
|---------------------------|-------------------|------|------|-------|
|                           | 2015              | 2030 | 2050 | 2100  |
| Dunia                     | 7349              | 8501 | 9725 | 11213 |
| Afrika                    | 1186              | 1679 | 2478 | 4387  |
| Asia                      | 4393              | 4923 | 5267 | 4889  |
| Eropa                     | 738               | 734  | 707  | 646   |
| Amerika latin dan Karibia | 634               | 721  | 784  | 721   |
| Amerika Utara             | 358               | 396  | 433  | 500   |
| Oseania                   | 39                | 47   | 57   | 71    |

Sumber: UN, *Dept. of Economic and Social Affairs, Population Division (2015). World Population Prospects : The 2015 Revision. New York : United Nations*

<sup>29</sup> United Nations. (2015). *Our Growing Population. Diakses pada 9 Januari 2017.* <http://www.un.org/en/sections/issues-depth/population/>.

Dari data tersebut, yang menarik adalah posisi Tiongkok dan India sebagai dua negara penyumbang populasi dunia terbesar. Tiongkok menduduki peringkat pertama dengan jumlah penduduk 1,4 miliar jiwa—19% dari populasi dunia—sementara itu India di peringkat kedua dengan jumlah penduduk 1,3 miliar—18% dari populasi dunia<sup>30</sup>. Proporsi ini sedikit berubah jika data yang kita lihat adalah data populasi dunia tahun 2017 yang dikeluarkan Internet World Stats, yakni 18,5% untuk Tiongkok dan 17,9% untuk India. Indonesia sendiri, menurut data tersebut, menempati posisi keempat (3,5%). Di posisi ketiga ada Amerika Serikat (4,3%)<sup>31</sup>.

Sebaran populasi dunia ini menunjukkan potensi pasar industri pangan maritim. Mengingat pangan adalah salah satu kebutuhan dasar manusia, maka semakin banyak manusia menghuni suatu kawasan semakin banyak jugalah pasokan pangan yang dibutuhkan kawasan tersebut. Asia, dengan demikian, adalah pasar yang paling potensial untuk dijadikan tujuan ekspor produk-produk industri pangan maritim. Tentu saja, dikaitkan dengan kondisi geografis dan sejumlah faktor lain, beberapa negara di kawasan tersebut berpotensi juga untuk menjadi penghasil dan pemasok produk-produk industri pangan maritim yang kuat.

Dari data sebaran populasi dunia tadi kita bisa melihat bahwa jumlah penduduk dunia akan terus meningkat seiring waktu berlalu, meski laju pertumbuhan tersebut mengalami penurunan. Peningkatan populasi dunia ini, menurut Bank Dunia, akan diikuti juga oleh peningkatan konsumsi pangan yang berkaitan dengan peningkatan pendapatan. Tahun 2012, Bank Dunia memprediksi Pendapatan Domestik Bruto (PDB) per kapita meningkat mendekati tiga kali lipat dalam kurun 2010-2030. India dan negara-negara lain di kawasan Asia Tenggara diprediksi mengalami peningkatan PDB hampir dua kali lipat pada kurun waktu yang sama.

Peningkatan populasi dan pendapatan ini akan diikuti juga oleh peningkatan konsumsi ikan dunia dari 17,2 kg/kapita/ tahun pada 2010 menjadi 18,2 kg/

---

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> Internet World Stats. (2017). *The World Population dan the Top Ten Countries with the Highest Population*. Diakses pada 9 Januari 2017.  
<http://www.internetworldstats.com/stats8.htm>.

kapita/tahun pada 2030. Peningkatannya sendiri beragam antarkawasan, di mana diperkirakan tumbuh cepat pada negara atau kawasan yang mengalami pertumbuhan pendapatan yang tinggi seperti Tiongkok, India dan negara-negara Asia Tenggara. Konsumsi ikan, sebagai bagian dari konsumsi pangan, diperkirakan tumbuh paling cepat di kawasan Asia Selatan, yakni 1,8% per tahun selama periode 2010-2030.

**Tabel 2.3. *Projected per Capita Fish Consumption by Region***

|                            | Data<br>(KG/person/year) |             | Projection<br>(KG/person/year) |           |             | Annual<br>Growth Rate |                      |
|----------------------------|--------------------------|-------------|--------------------------------|-----------|-------------|-----------------------|----------------------|
|                            | 2000                     | 2006        | 2010                           | 2020      | 2030        | 2000-06 <sup>a</sup>  | 2010-30 <sup>b</sup> |
| <b>Global Average</b>      | <b>15.7</b>              | <b>16.8</b> | <b>17.2</b>                    | <b>18</b> | <b>18.2</b> | <b>1.1%</b>           | <b>0.3%</b>          |
| Europe & Central Asia      | 17                       | 18.5        | 17.4                           | 17.2      | 18.2        | 1.5%                  | 0.2%                 |
| North America              | 21.8                     | 24.3        | 22.9                           | 24.5      | 26.4        | 1.8%                  | 0.7%                 |
| Latin America & Caribbean  | 8.8                      | 9.4         | 8.4                            | 8         | 7.5         | 1.1%                  | -0.6%                |
| Other East Asia & Pacific  | 32.1                     | 36.5        | 27.1                           | 26.1      | 23.8        | 2.2%                  | -0.7%                |
| China                      | 24.4                     | 26.6        | 32.6                           | 37.8      | 41          | 1.4%                  | 1.2%                 |
| Japan                      | 67.7                     | 59.2        | 64.7                           | 63.7      | 62.2        | -2.2%                 | -0.2%                |
| Southeast Asia             | 24.6                     | 27.9        | 25.8                           | 28.3      | 29.6        | 2.1%                  | 0.7%                 |
| Other South Asia           | 8.5                      | 11.4        | 11                             | 13.4      | 15.7        | 5.1%                  | 1.8%                 |
| India                      | 4.5                      | 5           | 5.6                            | 6.2       | 6.6         | 1.7%                  | 0.8%                 |
| Middle East & North Africa | 8.3                      | 10.2        | 9.3                            | 9.4       | 9.4         | 3.5%                  | 0.0%                 |
| Sub-Saharan Africa         | 7.1                      | 7.5         | 6.8                            | 6.1       | 5.6         | 0.8%                  | -1%                  |
| Rest of the world          | 18.4                     | 20.1        | 9.4                            | 9.6       | 9.6         | 1.5%                  | 0.1%                 |

<sup>a</sup>Based on Data | <sup>b</sup>Based on Projection

Sumber: *FAO FIPS and IMPACT mode Projection, Fish to 2030-Prospect for Fisheries and Aquaculture, WB report No. 83177-GLB, 2013*

Peningkatan konsumsi ikan ini, tentu saja, mesti dilihat sebagai peluang untuk mengembangkan industri pangan maritim, khususnya untuk komoditas perikanan. Terlihat, Jepang dan Tiongkok adalah yang paling tinggi, dan kebetulan sekali dua negara maju di kawasan Asia Timur ini kerap menjalin kerja sama dengan kita dalam berbagai hal. Ini mesti dimanfaatkan, seoptimal



mungkin. Sebagai negara dan bangsa dengan posisi geografis yang strategis dan latar belakang sejarah maritim yang kuat, sudah sewajarnya Indonesia mampu menjadi salah satu pemasok ikan utama bagi kedua negara tersebut—tentunya juga negara-negara lain dengan konsumsi ikan per kapita yang tinggi.

Pertanyaannya kemudian sederhana: sudahkah Indonesia menjadi seperti itu? Pertanyaan lainnya barangkali: seperti apa realitas konsumsi ikan dalam negeri dan situasi pasar domestik serta pasar global terkait industri pangan maritim?

## **2.1 Pasar Domestik**

Pola konsumsi hewani masyarakat Indonesia masih sangat bervariasi. Ini berkaitan erat dengan letak geografis di mana mereka hidup. Masyarakat Pulau Jawa dan Bali, misalnya, lebih menyukai pangan hewani yang berasal dari hewan ternak, sementara itu konsumsi masyarakat di Sulawesi, Maluku dan Papua didominasi oleh pangan hewani yang bersumber dari ikan. Hal ini, sudah barang tentu, sangat berpengaruh terhadap sebaran produksi dan konsumsi ikan di Indonesia.

Data tahun 2013 mencatat Provinsi Maluku dengan populasi 1,6 juta jiwa (Sensus Penduduk, 2010) sebagai produsen perikanan terbesar di Indonesia dengan capaian 1,1 juta ton. Tidak mengherankan, tentu saja, jika masyarakat Maluku kemudian adalah masyarakat pengonsumsi ikan terbesar di Indonesia dengan rata-rata konsumsi 50,67 kg/kapita/tahun.

Menurut Octavian dkk. (2017), tingginya konsumsi ikan di wilayah Maluku ini disebabkan oleh tiga faktor berikut. *Pertama*, faktor lingkungan, berupa bentangan laut yang cukup luas dan relatif mudah dijangkau, memudahkan masyarakat di sana mendapatkan ikan langsung dari alam. *Kedua*, faktor sosio-kultural, yakni tentang kebiasaan makan ikan orang-orang Ambon yang ditanamkan sejak usia dini, terutama untuk ikan segar. *Ketiga*, faktor ekonomi, yakni keberadaan *papalele* di dalam lingkungan masyarakat Ambon yang memudahkan akses masyarakat terhadap sumberdaya ikan itu sendiri. Di Maluku, bisa dibilang, makan ikan sudah menjadi budaya masyarakat yang tak bisa dipisahkan dari kehidupan sehari-hari.

Beda halnya dengan Provinsi DI Yogyakarta. Produksi ikan provinsi ini hanya 63 ribu ton saja. Dengan jumlah penduduk 3,6 juta jiwa (Sensus Penduduk, 2010), rata-rata konsumsi ikan masyarakat Kota Tugu ini sangat rendah, yaitu 24,46 kg/kapita/tahun. Rendahnya konsumsi ikan ini seperti sebuah anomali, ketika kita melihat posisi Yogyakarta yang secara langsung berbatasan dengan laut.

Dalam penelitian di Kab. Gunungkidul, Provinsi DI Yogyakarta, Octavian dkk. (2017) menunjukkan bagaimana rendahnya konsumsi ikan ini juga mencerminkan lemahnya jarak sosio-kultural masyarakat Yogyakarta dengan lautnya. Persoalan mitologi laut yang cukup berpengaruh di masyarakat dianggap sebagai salah satu faktor penting dari munculnya kecenderungan tersebut, di samping faktor-faktor lain seperti faktor ekonomi dan lingkungan.

Namun berdasarkan data KKP yang dilansir *Detik.com* (14/05/2017), selama 2010-2014, pertumbuhan rata-rata konsumsi ikan paling tinggi justru dialami oleh DI Yogyakarta, yakni 22,8%<sup>32</sup>. Ini berarti bahwa, kendati memang tingkat konsumsi ikan di provinsi tersebut masih rendah, pertumbuhan itu terjadi, dan ini sesuatu yang positif. Dengan didukung oleh kebijakan-kebijakan yang "mengarah ke laut" dalam 3-4 tahun terakhir, seperti kampanye Gerakan Makan Ikan (Gemarikan), misalnya, mestilah peningkatan rata-rata konsumsi ikan tersebut terus terjadi.

Konsumsi ikan per kapita Indonesia sendiri masih relatif rendah di angka 41 kg/kapita/tahun, jauh di bawah Malaysia (70 kg/kapita/tahun), Singapura (80 kg/kapita/tahun), dan Jepang (100 kg/kapita/tahun)<sup>33</sup>. Merujuk pada LAPTA KKP tahun 2016, konsumsi ikan per kapita Indonesia meningkat lagi di tahun 2016, dengan cukup besar; kali ini ke angka 43,94 kg/kapita/tahun. Nilai realisasi tahun 2016 ini diklaim KKP berada di atas nilai yang ditargetkan, yaitu 43,88 kg/kapita/tahun.<sup>34</sup>

---

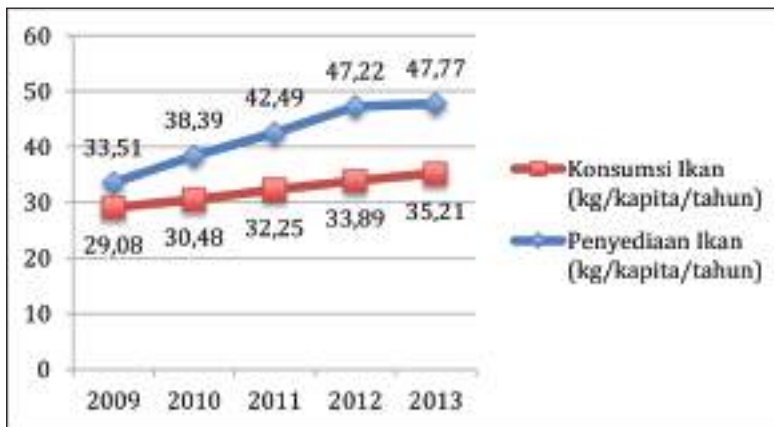
<sup>32</sup> Detik.com. (2017). *Konsumsi Ikan Orang RI Rendah, di Bawah Malaysia dan Singapura*. Diakses pada 12 Januari 2017. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3500480/konsumsi-ikan-orang-ri-rendah-di-bawah-malaysia-dan-singapura>.

<sup>33</sup> *Ibid.*

<sup>34</sup> KKP. (2017). *Laporan Tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan Tahun 2016*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan. h. 44.

Angka-angka tersebut lebih tinggi daripada angka-angka di tahun-tahun sebelumnya, yang berarti, sekali lagi, peningkatan konsumsi ikan itu terjadi. Pada tahun 2012 masyarakat Indonesia mengkonsumsi ikan sebesar 11,6 juta ton; setahun kemudian terjadi peningkatan sebesar 2,54% menjadi 11,8 juta ton. Peningkatan yang relatif kecil memang, tetapi tetap saja itu peningkatan. Konsumsi ikan per kapita sendiri, meningkat dari 29,08 kg/kapita/tahun menjadi 35,21 kg/kapita/tahun pada tahun 2013. Terjadi peningkatan sebesar 21% dalam kurun waktu empat tahun. Selanjutnya bisa disimak di grafik berikut.

**Grafik 2.1. Penyediaan dan Konsumsi Ikan, 2009-2013**



Sumber: Analisis Data Pokok Kelautan dan Perikanan 2014, Pusat Data, Statistik dan Informasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan, data diolah penulis

Dari grafik di atas bisa dipahami bahwa semestinya kebutuhan konsumsi pangan ikan nasional dapat dipenuhi secara mandiri, mengingat peningkatan konsumsi ikan selalu diikuti oleh peningkatan penyediaan ikan-untuk-konsumsi. Pada periode 2009-2013 rata-rata pertumbuhan penyediaan ikan domestik berkisar 9,4% per tahun. Artinya selalu terdapat surplus ikan tahunan sebesar 9,7 kg/kapita pada periode yang sama.

Akan tetapi kenyataan di lapangan tidaklah sesederhana dan semanis itu. Meski penyediaan ikan nasional melebihi konsumsi yang ada, Indonesia ternyata

masih mengimpor beberapa komoditas laut. Catatan pemerintah periode 2009-2014 menunjukkan Indonesia mengimpor hasil perikanan dari negara-negara seperti Amerika, Tiongkok, Malaysia, Korea Selatan, dan Kanada, dengan ikan segar/beku dan tepung ikan sebagai komoditas utama.

Fakta ini tentulah harus menjadi perhatian kita. Bukan saja ini sesuatu yang ironis, ketergantungan pada impor tersebut pun menandakan masih besarnya jumlah uang yang harus dibayarkan negara kita untuk memenuhinya. Untuk impor komoditas ikan segar/beku, misalnya, negara kita harus kehilangan devisa sebesar 102 juta Dolar AS pada tahun 2009; meningkat menjadi 140 juta Dolar AS di tahun 2013. Sementara itu untuk tepung ikan, negara kita harus membayar biaya impor sebesar 100 juta Dolar AS di tahun 2009 dan 69 juta Dolar AS di tahun 2013. Tingginya nilai impor ini merupakan peluang yang harus dapat dimanfaatkan oleh industri pangan maritim mengingat besarnya potensi laut nusantara.

**Tabel 2.4. Ekspor-Import Hasil Perikanan Indonesia, 2009-2013**

| No | Komoditi Utama                | Volume Ekspor (Ton) |                  |                  |                  |                  |
|----|-------------------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|    |                               | 2009                | 2010             | 2011             | 2012             | 2013             |
| 1. | Udang & lobster               | 150.989             | 145.092          | 158.062          | 162.068          | 167.565          |
| 2. | Tuna, Tongkol, Cakalang       | 131.550             | 122.450          | 141.774          | 201.159          | 209.072          |
| 3. | Ikan lainnya (termasuk darat) | 430.513             | 622.932          | 621.632          | 538.723          | 519.293          |
| 4. | Kepiting                      | 18.673              | 21.537           | 23.089           | 28.212           | 34.173           |
| 5. | Lainnya                       | 149.688             | 191.564          | 214.793          | 298.952          | 328.078          |
|    | <b>Total</b>                  | <b>881.413</b>      | <b>1.103.575</b> | <b>1.159.350</b> | <b>1.229.114</b> | <b>1.258.180</b> |
|    |                               | Volume Impor (Ton)  |                  |                  |                  |                  |
| 1. | Tepung Ikan                   | 132.813             | 116.170          | 164.266          | 51.837           | 56.046           |
| 2. | Tepung Bin.Kulit Keras/Lunak  | 103                 | 5                | 16               | 64.605           | 82.887           |
| 3. | Makanan Ikan/Udang            | 29.326              | 44.624           | 48.029           | 2.065            | 4.097            |
| 4. | Ikan dalam Kaleng             | 1.127               | 1.313            | 1.483            | 2.895            | 3.164            |
| 5. | Agar-agar                     | 1.967               | 3.028            | 3.865            | 714              | 382              |
| 6. | Lemak & Minyak Ikan           | 6.999               | 4.666            | 11.087           | 12.381           | 7.781            |
| 7. | Ikan Segar/Beku               | 129.586             | 175.928          | 213.477          | 143.154          | 136.539          |
| 8. | Lainnya                       | 48.102              | 55.944           | 27.740           | 59.709           | 62.508           |
|    | <b>Total</b>                  | <b>350.022</b>      | <b>401.678</b>   | <b>469.964</b>   | <b>337.360</b>   | <b>353.404</b>   |

Sumber: Analisis Data Pokok Kelautan dan Perikanan 2014, Pusat Data, Statistik dan Informasi, Kementerian Kelautan dan Perikanan, tabel diolah oleh penulis

Di titik ini kita agaknya perlu melakukan pembacaan ulang terhadap surplus ketersediaan ikan yang sempat dibahas tadi. Dari tabel ekspor-impor di atas, kita mendapati sesuatu yang tadi terlewatkan, yakni adanya aktivitas ekspor produk-produk pangan maritim. Ini penting untuk dimasukkan ke dalam perhitungan sebab dengan adanya aktivitas ekspor produk perikanan, misalnya, maka surplus ketersediaan yang hanya sebesar 9,4% per tahun tadi itu masih jauh dari kata cukup.

Logikanya sederhana: dengan adanya aktivitas ekspor produk perikanan, maka ketersediaan ikan domestik pun bisa bernilai negatif, dan untuk mengatasi hal ini aktivitas impor pun dilakukan. Yang jadi masalah adalah kita tidak boleh senantiasa begitu bergantung pada impor produk perikanan; di saat yang sama kita mesti mengembangkan aktivitas ekspor produk perikanan kita sebesar-besarnya sebab itu berdampak positif bagi perekonomian negara. Lantas bagaimana? Beberapa cara bisa dicoba. Intinya tentu adalah meningkatkan surplus ketersediaan ikan dan meminimalkan aktivitas impor; dan supaya ini bisa terwujud diperlukan produksi ikan besar-besaran dengan tingkat efisiensi yang tinggi dalam hal pengolahan dan pengelolaannya.

Kebijakan penenggelaman kapal-kapal pencuri ikan dan realisasinya di lapangan bisa dimasukkan ke dalam salah satu langkah riil peningkatan penyediaan ikan atau hasil tangkapan laut secara umum. Berkat konsistensi pelaksanaan kebijakan tersebut, seperti yang dilansir *Kompas.com* (21/08/2017), produksi perikanan tangkap laut nasional melonjak drastis selama semester I tahun 2017, mencapai 3,35 juta ton, naik 11,3% dari produksi di periode yang sama tahun sebelumnya yang hanya mencapai 3,01 juta ton. Pertumbuhan produksi perikanan tangkap laut sebesar 11,3% sendiri adalah yang tertinggi dalam beberapa tahun terakhir<sup>35</sup>.

Sebagai perbandingan, pada 2013 produksi perikanan tangkap laut nasional (semester I dan II) adalah 5,71 juta ton, naik 5% saja dari produksi tahun sebelumnya yang berada di angka 5,44 juta ton. Untuk tahun 2017 sendiri, dengan bertolak pada capaian di semester I sebesar 3,35 juta ton, produksi

---

<sup>35</sup> Kompas.com. (2017). *Produksi Tangkapan Laut Melonjak Drastis*. Diakses pada 12 Januari 2018. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/08/21/165224326/produksi-tangkapan-laut-melonjak-drastis>.

perikanan tangkap laut nasional diperkirakan akan menembus angka 6,8 juta ton. Sekali lagi, ini merupakan peningkatan yang cukup signifikan.<sup>36</sup>

Merujuk pada data Food and Agriculture Organization (FAO) tahun 2016, Indonesia adalah negara dengan produksi perikanan tangkap tertinggi kedua di dunia pada perairan laut, atau tertinggi ketujuh jika konteksnya adalah perairan umum<sup>37</sup>. Selain itu, jika kita bicara juga tentang perikanan budidaya laut, potensi yang dimiliki Indonesia adalah seluas 12.123.383 hektare, dengan sekitar 281.474 hektarenya saja yang sudah termanfaatkan<sup>38</sup>. Itu artinya ketersediaan ikan nasional tiap tahunnya benar-benar masih bisa ditingkatkan secara signifikan. Yang perlu dilakukan adalah optimalisasi produksi, tentunya tanpa lupa mempertimbangkan terjaganya kelestarian: tidak melakukan penangkapan berlebih (*overfishing*), tidak menggunakan alat tangkap yang dilarang, tidak melakukannya dengan cara-cara yang merusak seperti menggunakan bom atau racun sianida<sup>39</sup>.

Peningkatan penyediaan ikan tersebut tentulah harus diikuti oleh peningkatan konsumsi ikan, supaya industri pangan maritim semakin maju. Dalam hal ini, yang diperlukan adalah cara-cara yang menarik dan persuasif. Pemerintah lewat KKP memang telah mengampanyekan Gemarikan tetapi itu tentu tidak cukup. Baru-baru ini, pemerintah juga telah mulai menjalin "kerja sama" dengan pesantren-pesantren lewat program bioflok atau budidaya ikan lele<sup>40</sup>; dan telah berkali-kali pemerintah, lewat Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, misalnya, mendorong masyarakat Indonesia untuk lebih sering mengonsumsi ikan atau bahkan mengalihkan konsumsi lauk dari daging (sapi) ke ikan; tetapi sekali lagi ini pun tidak cukup. Perlu ada langkah-langkah lain yang selain inovatif juga memiliki nilai hiburan (*entertaining*). Ini karena manusia cenderung

---

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> Subdirektorat Statistik Lingkungan Hidup. (2017). *Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir 2017*. Jakarta: Badan Pusat Statistik. h. 19.

<sup>38</sup> *Ibid.* h. 22.

<sup>39</sup> Kompas.com. (2017). *Produksi Tangkapan Laut Melonjak Drastis*. Diakses pada 12 Januari 2018. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/08/21/165224326/produksi-tangkapan-laut-melonjak-drastis>.

<sup>40</sup> Kompas.com. (2017). *Genjot Konsumsi Ikan, Susi Pudjiastuti Dekati Pondok Pesantren*. Diakses pada 12 Januari. <http://nasional.kompas.com/read/2017/08/15/16542671/genjot-konsumsi-ikan-susi-pudjiastuti-dekati-pondok-pesantren>.

lebih memilih membiarkan dirinya terisap oleh daya tarik sesuatu ketimbang patuh pada perintah untuk menaruh perhatian pada sesuatu itu.

Salah satu yang bisa dicoba adalah menyajikan masakan-masakan laut sebagai (salah satu) sajian utama dalam sebuah rangkaian wisata dengan moda transportasi darat. Ide ini berangkat dari apa yang pernah dilakukan di Rotterdam, Belanda, di mana masakan-masakan autentik Indonesia disajikan dalam wujud *fine dining* di sebuah trem wisata yang tengah bergerak maju<sup>41</sup>. Kendatipun masakan dan rasanya mungkin sudah tidak asing, moda transportasi yang tengah bergerak tentu memberikan nuansa yang berbeda; belum lagi dipadukan dengan suasana kota atau kawasan yang dilalui moda transportasi tersebut. Dalam hal ini, wisatawan-wisatawan mancanegara pun sangat mungkin terisap perhatiannya, dan tergerak untuk mencobanya; dan ini bisa menjadi awal dari menduniyanya wisata kuliner unik tersebut. Untuk membedakannya dengan apa yang telah dilakukan di Rotterdam tadi, kita bisa mengganti atau menambahkan beberapa hal, seperti dengan meleburkan wisata kuliner tersebut dengan budaya dan sejarah yang berkaitan dengannya—untuk menambah nilai tawar si masakan juga wisata kuliner itu sendiri. Ini sejalan dengan tiga konsep gastronomi atau *triangle concept* yang dipopulerkan pemerintah untuk mengembangkan potensi wisata.<sup>42</sup>

Cara lainnya yang bisa dicoba adalah dengan mengintegrasikan pasar-pasar ikan—terutama yang besar—dengan sejumlah restoran atau kedai yang menyajikan masakan berbahan dasar ikan (atau hasil laut pada umumnya) yang tersedia dan dijual di pasar-pasar tersebut. Untuk yang satu ini kita bisa berkaca ke Pasar Ikan Noryangjin, pasar hasil laut terbesar di Korea Selatan.

Pasar Ikan Noryangjin terletak di Seoul, ibu kota Korea Selatan. Pasar ini aktif setiap hari, *non-stop*, dengan kisaran 250-300 ton hasil laut diperjualbelikan di sana setiap harinya. Terhadap kebutuhan konsumsi ikan laut negara,

---

<sup>41</sup> CNN Indonesia. (2017). *Makanan Indonesia Disajikan di Trem Wisata Rotterdam*. Diakses pada 12 Januari 2018. <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20170524145318-262-217012/makanan-indonesia-disajikan-di-trem-wisata-rotterdam>.

<sup>42</sup> CNN Indonesia. (2017). *Tiga Kunci Populerkan Wisata Kuliner Indonesia ke Dunia*. Diakses pada 12 Januari 2018. <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20170520004113-262-216059/tiga-kunci-populerkan-wisata-kuliner-indonesia-ke-dunia/>.

pasar ini memasok hingga 50%. Hasil-hasil laut yang tersedia di sana beraneka ragam; bahkan dari luar seperti Amerika Utara pun ada. Orang-orang dari restoran atau rumah makan besar banyak yang membeli ikan dan hasil laut lainnya di sana—meski harganya lebih rendah 20-30% dari harga pasar pada umumnya aktivitas tawar-menawar masih dimungkinkan terjadi. Di dekat pasar besar ini, beroperasi rumah-rumah makan yang menyajikan masakan-masakan laut dari hasil laut yang tersedia di pasar tersebut<sup>43</sup>.

Bayangkan pasar semacam itu ada di Indonesia. Tentulah, wisata kuliner laut kita jadi semakin variatif dan semakin ramai. Ketertarikan masyarakat terhadap masakan-masakan laut pun sangat mungkin meningkat secara tajam—terutama di tahun-tahun pertama—dan jika ini bisa dijaga maka sudah barang tentu konsumsi ikan pun terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Adanya pasar besar seperti ini sendiri, tak mungkin tidak, sangat baik bagi perkembangan industri pangan maritim. Ini seperti kata peribahasa terkenal itu: *sekali mendayung, dua tiga pulau terlampaui*.

Pemerintah sebenarnya telah melontarkan wacana tentang mendirikan pasar ikan besar di Palembang. Palembang yang selama ini terkenal dengan masakan-masakan berbahan baku ikan dinilai cocok untuk dijadikan pusat jual-beli ikan segar. Walikota Palembang Fitrianti Agustinda, seperti dilansir *Fakta.news* (8/10/17), menyambut baik wacana ini; ia melihat didirikannya pasar ikan besar di Palembang akan meningkatkan citra Palembang—selain tentunya memudahkan masyarakat setempat dalam memperoleh ikan segar<sup>44</sup>.

Tentu, pasar ikan besar yang dimaksud di sini adalah pasar ikan besar dengan teknologi modern dan berstandar internasional. Mengingat Palembang memiliki budaya kuliner laut yang kuat, situasi atau iklim seperti di Pasar Ikan Noryangjin mestilah bisa juga kita alami di Kota Pempek ini. Pastinya akan memerlukan waktu, karena itu dalam mengembangkannya kita harus bersabar. Satu hal lain yang tak boleh luput dari perhitungan: iklim wisatanya juga harus nyaman, mudah diakses dan menyenangkan. Selain berkaca pada Pasar Ikan

<sup>43</sup> CNN. (2017). *Inside Noryangjin, Seoul's Largest Indoor Seafood Market*. Diakses pada 12 Januari 2017. <http://edition.cnn.com/travel/article/seoul-noryangjin-fish-market/index.html>.

<sup>44</sup> Fakta.news. (2017). *Pasar Ikan Terbesar di Indonesia Akan Hadir di Kota Pempek*. Diakses pada 12 Januari 2018. [https://fakta.news/berita/\\_\\_\\_trashed-24](https://fakta.news/berita/___trashed-24).



Noryangjin terkait hal ini kita juga bisa berkaca pada Pasar Ikan Tsukiji, pasar ikan terbesar di Jepang sekaligus di dunia. Pasar Ikan Tsukiji terkenal dengan pemandangan di sekitarnya yang indah dan kemudahan akses ke kawasan pertokoan elit Ginza<sup>45</sup>.

Pada titik ini, pengintegrasian aspek pasar dalam produksi perikanan dengan aspek kuliner dalam penyediaan ikan untuk dikonsumsi masyarakat harus diwujudkan supaya kecintaan masyarakat kepada produk-produk perikanan dapat tumbuh dan berkembang. Integrasi tersebut juga diharapkan dapat memunculkan variasi-variasi jenis makanan berbahan ikan yang lebih banyak sehingga semakin banyak alternatif bagi masyarakat.

## **2.2 Pasar Asia Tenggara**

Merujuk pada data keluaran International Trade Center (ITC) untuk nilai ekspor produk perikanan di tahun 2016, di antara negara-negara ASEAN, Indonesia menempati posisi ketiga dengan nilai ekspor hampir mencapai 3,9 miliar dolar AS. Di atas Indonesia ada Vietnam, dengan nilai ekspor mencapai 6,2 milyar dolar AS. Di peringkat pertama ada Thailand dengan nilai ekspor produk perikanan hampir menyentuh 8 milyar dolar AS.

Data ini di satu sisi cukup menyenangkan namun di sisi lain tidak. Memang sudah semestinya Indonesia menjadi salah satu eksportir produk perikanan terbesar di kawasan Asia Tenggara, namun fakta bahwa Indonesia masih kalah dari Thailand dan Vietnam yang notabene berada jauh di bawah kita dalam hal kondisi geografis dan kekayaan alam hayati (kehati) menimbulkan pertanyaan besar. Apakah ini berarti Thailand dan Vietnam jauh lebih maju industri pangan maritimnya dari kita, sehingga mereka bisa mengoptimalkan hasil tangkapan laut yang mestinya tidak seberapa jika dibandingkan dengan hasil tangkapan laut kita? Atau, mereka menjalankan strategi tertentu yang memungkinkan mereka memperoleh capaian tersebut?

---

<sup>45</sup> CNN Indonesia. (2016). *Tsukiji, Pasar Ikan Terbesar di Dunia*. Diakses pada 12 Januari 2018. <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20160818130906-262-152192/tsukiji-pasar-ikan-terbesar-di-dunia>.

**Tabel 2.5 : Nilai Ekspor Produk Perikanan Negara-Negara ASEAN  
(dalam ribu dolar AS)**

| Negara/Kawasan    | Nilai Ekspor Tahun 2012 | Nilai Ekspor Tahun 2013 | Nilai Ekspor Tahun 2014 | Nilai Ekspor Tahun 2015 | Nilai Ekspor Tahun 2016 |
|-------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Dunia             | 142.848.535             | 154.000.295             | 161.881.757             | 145.206.728             | 153.350.064             |
| ASEAN             | 22.862.002              | 22.114.855              | 23.353.489              | 20.186.722              | 20.399.428              |
| Thailand          | 10.364.566              | 9.237.461               | 8.654.321               | 7.653.594               | 7.937.284               |
| Vietnam           | 6.092.657               | 6.672.731               | 7.770.359               | 6.550.718               | 6.205.648               |
| Indonesia         | 3.596.121               | 3.845.906               | 4.247.768               | 3.603.655               | 3.863.090               |
| Malaysia          | 887.339                 | 844.181                 | 911.624                 | 728.085                 | 758.943                 |
| Filipina          | 843.211                 | 1.168.812               | 1.011.807               | 780.843                 | 725.311                 |
| Myanmar           | 705.851                 | 0                       | 423.366                 | 484.980                 | 538.330                 |
| Singapura         | 367.925                 | 340.529                 | 329.205                 | 380.825                 | 363.676                 |
| Brunei Darussalam | 2.489                   | 3.974                   | 3.963                   | 3.219                   | 6.380                   |
| Kamboja           | 1.692                   | 1.154                   | 721                     | 630                     | 692                     |
| Laos              | 151                     | 107                     | 355                     | 173                     | 74                      |

Sumber: International Trade Center (ITC). Data diolah penulis

Pertanyaan-pertanyaan tersebut mungkin sedikit terjawab apabila kita melihat juga nilai impor produk perikanan negara-negara ASEAN. Selama tahun 2016, dua negara ASEAN yang nilai impor produk perikananannya paling tinggi adalah Vietnam dan Thailand, di mana nilai impor produk perikanan kedua negara ini menembus miliaran dolar AS. Vietnam berada di peringkat pertama dengan nilai impor mencapai 5,8 miliar dolar AS. Thailand, persis di bawahnya, hampir mencapai 3 miliar dolar AS. Dari data ini kita bisa menduga bahwa nilai ekspor produk perikanan mereka yang besar itu ditopang kuat oleh nilai impor produk perikanan yang juga besar; ada relasi antara tingginya nilai ekspor dengan nilai impor mereka; yang berarti sangat mungkin nilai ekspor yang tinggi ini mengandalkan produk-produk olahan. Ini menjadi indikasi, bahwa industri pangan mereka kemungkinan lebih baik daripada industri pangan maritim kita. Indonesia sendiri, untuk nilai impor produk perikanan, berada di kisaran 282 juta dolar AS saja—peringkat ke-6 di bawah Singapura, Malaysia dan Filipina.

**Tabel 2.6. Nilai Impor Produk Perikanan Negara-Negara ASEAN  
(dalam ribu dolar AS)**

| <b>Negara/Kawasan</b> | <b>Nilai Impor Tahun 2012</b> | <b>Nilai Impor Tahun 2013</b> | <b>Nilai Impor Tahun 2014</b> | <b>Nilai Impor Tahun 2015</b> | <b>Nilai Impor Tahun 2016</b> |
|-----------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Dunia                 | 142.623.115                   | 148.408.121                   | 155.652.638                   | 140.260.842                   | 151.431.226                   |
| ASEAN                 | 6.593.962                     | 6.709.168                     | 6.766.423                     | 6.475.060                     | 11.526.215                    |
| Vietnam               | 1.094.669                     | 1.189.235                     | 1.554.086                     | 1.548.066                     | 5.854.866                     |
| Thailand              | 3.084.209                     | 3.165.745                     | 2.727.727                     | 2.495.291                     | 2.993.577                     |
| Singapura             | 779.231                       | 756.611                       | 781.310                       | 774.650                       | 951.455                       |
| Malaysia              | 1.034.650                     | 1.027.754                     | 1.097.196                     | 930.352                       | 920.461                       |
| Filipina              | 255.365                       | 276.914                       | 305.191                       | 413.763                       | 448.529                       |
| <b>Indonesia</b>      | <b>217.681</b>                | <b>225.272</b>                | <b>222.917</b>                | <b>238.308</b>                | <b>282.781</b>                |
| Brunei Darussalam     | 51.922                        | 60.426                        | 55.470                        | 50.541                        | 49.979                        |
| Kamboja               | 5.871                         | 5.177                         | 10.649                        | 8.638                         | 12.078                        |
| Myanmar               | 52.575                        | 0                             | 9.117                         | 10.903                        | 9.649                         |
| Laos                  | 17.789                        | 2.034                         | 2.760                         | 4.548                         | 2.840                         |

Sumber: International Trade Center (ITC). Data diolah penulis

Di sini mari kita melakukan perhitungan kasar. Selama tahun 2016, dari aktivitas perdagangan komoditas perikanan, Indonesia mengalami surplus sekitar 2,9 miliar dolar AS. Dalam hal ini Indonesia unggul cukup jauh dari Thailand yang hanya mengalami surplus di kisaran 2 miliar dolar AS. Vietnam sendiri, sayangnya, masih di atas kita. Surplus perdagangan komoditas perikanan Vietnam untuk tahun 2016 mencapai 3,2 miliar dolar AS.

Hitung-hitungan kasar tersebut mestilah menghantam kita. Dua negara kecil dengan modal geografis yang jauh di bawah kita, entah bagaimana, bisa menjadi pesaing berat kita dalam aktivitas perdagangan komoditas perikanan—yang satu malah lumayan superior atas kita. Bahkan kalau kita melihat data di tahun-tahun sebelumnya, lebih buruk lagi, dua negara tersebut selalu berada di atas kita; pada tahun 2012 selisih antara kita dan Thailand lebih dari 6 miliar dolar AS. Vietnam sendiri patut dipuji karena keberhasilannya menjaga nilai impor komoditas perikanan mereka tetap stabil; selama lima tahun itu perolehan mereka selalu di atas 3 miliar dolar AS dan pernah mencapai 5 miliar dolar

AS di tahun 2014. Indonesia pun memang bisa dibilang stabil, tetapi sekali lagi masih di bawah Vietnam, bahkan hingga 2016.

Terkait neraca perdagangan produk perikanan Thailand dan Vietnam yang mengalami penurunan, diduga kuat, salah satu penyebabnya adalah konsistensi pemerintah kita dalam memberantas secara tegas *illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing* dalam beberapa tahun terakhir, termasuk dengan menenggelamkan kapal-kapal pencuri ikan yang beberapa di antaranya berbendera negara-negara tetangga. Khusus Vietnam, mencermati pertumbuhan signifikan nilai impor produk perikanan mereka di tahun 2016 (lebih dari 250%), tak mungkin tidak, ini dipengaruhi juga oleh belum terbebasnya mereka dari serangan *early mortality syndrome (EMS)*<sup>46</sup>. Vietnam sangat mengandalkan udang sebagai komoditas utama produk perikanan mereka dan sejak sindrom ini menyerang mereka pada tahun 2010 produksi udang mereka terus mengalami penurunan; sementara itu mereka tetap membutuhkan pasokan udang yang cukup untuk memenuhi permintaan dari negara-negara tujuan ekspor udang mereka. Berkaca pada data keluaran ITC tadi, puncaknya adalah di tahun 2016, dan ini berdampak signifikan terhadap neraca perdagangan produk perikanan mereka—meski tetap saja ternyata mereka adalah yang terbaik di Asia Tenggara.

Menarik untuk ditelusuri mengapa kedua negara tersebut, terlepas dari penurunan nilai ekspor (juga surplus) yang dialaminya dalam beberapa tahun terakhir, mampu menjelma jadi kekuatan yang diperhitungkan dalam aktivitas perdagangan produk perikanan, khususnya di kawasan Asia Tenggara. Patut dicurigai industri pangan maritim mereka jauh lebih maju dari kita, atau setidaknya satu-dua langkah di depan kita. Situasi ini semakin mengherankan mengingat Indonesia di tahun 2014, menurut data FAO (2016), adalah negara produsen produk perikanan tangkap terbesar kedua di dunia, dengan tangkapan menembus 6 juta ton<sup>47</sup>. Vietnam dan Thailand sendiri masing-masing hanya menempati posisi ke-8 dan ke-14, dengan hasil tangkapan sebanyak 2,7 ton dan

---

<sup>46</sup> Suhana. (2017). *Neraca Perdagangan Ikan 10 Negara Utama di Dunia 2016: Indonesia No. 6*. Diakses pada 14 Januari 2018. [http://suhana.web.id/2017/10/29/neraca\\_perdagangan\\_ikan\\_10\\_negara\\_utama\\_di\\_dunia\\_2016/](http://suhana.web.id/2017/10/29/neraca_perdagangan_ikan_10_negara_utama_di_dunia_2016/).

<sup>47</sup> FAO. (2016). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2016*. h.11.

1,5 ton. Jelas sekali, masih ada banyak hal yang mesti dibenahi dari industri pangan maritim kita.

Namun tentu kita perlu menyikapinya dengan optimistis, dan kita memang memiliki modal untuk itu; salah satunya adalah positifnya pertumbuhan nilai ekspor produk perikanan kita di tahun 2016, yakni di kisaran 7,2%. Capaian ini cukup membanggakan dan di antara negara-negara ASEAN kita hanya kalah dari Myanmar (11%), Kamboja (9,84%) dan Brunei Darussalam (98,2%); dan kita adalah yang paling unggul jika dari pertumbuhan ini yang dilihat adalah selisih nilai eksportnya—260 jutaan dolar AS. Untuk impor, sayangnya, kita masih harus berbenah. Tahun 2016 pertumbuhan impor kita positif dengan persentase 18,66% dan itu jelas bukan sesuatu yang bagus. Meski jauh di bawah Vietnam (278,21%), kita ternyata hanya sedikit lebih baik saja dari Thailand (19,97%). Namun kabar baiknya adalah kita tidak berada di posisi tiga terburuk. Di bawah kita, selain Thailand dan Vietnam, masih ada Singapura (22,82%) dan Kamboja (39,82%).

Satu modal optimisme lainnya kita peroleh dari melihat aktivitas ekspor-impor antar-negara-Asean atau intra-ASEAN. Dari 2012 hingga 2016, seperti dilansir *Kompas.com* (27/11/2017), kita menempati posisi pertama dengan nilai ekspor yang relatif stabil di kisaran 500 juta dolar AS. Untuk tahun 2016 sendiri, nilai ekspor ini hampir mencapai 530 juta dolar AS; tumbuh 9% dari nilai ekspor tahun sebelumnya. Menempel dengan ketat Indonesia adalah Vietnam dengan nilai ekspor produk perikanan hampir mencapai 516 juta dolar AS. Thailand dan Malaysia bersaing ketat di peringkat ketiga dan keempat, masing-masing dengan nilai ekspor 375 juta dolar AS dan 335 juta dolar AS<sup>48</sup>.

Sekarang saatnya kita memikirkan cara-cara untuk mewujudkan cita-cita sekaligus ambisi kita, menjadi yang terbaik di kawasan Asia Tenggara dalam aktivitas perdagangan komoditas perikanan. Apa saja yang kira-kira bisa dan mesti (terus) kita lakukan?

---

<sup>48</sup> Kompas.com. (2017). *Melihat Perdagangan Ikan Indonesia di Era MEA*. Diakses pada 13 Januari 2018. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/11/27/071600026/melihat-perdagangan-ikan-indonesia-di-era-mea?page=all>.

Salah satunya, seperti yang berulang kali dikatakan Menteri Perikanan dan Kelautan Susi Pudjiastuti, adalah pemberantasan IUU *fishing*. Dengan terus konsisten melakukannya, produksi perikanan kita akan terus membaik, meningkat dari tahun ke tahun, dan itu tentulah modal berharga untuk meningkatkan ekspor komoditas perikanan. Pemberantasan IUU *fishing* juga bagus untuk kelestarian ekosistem laut dan persediaan ikan jangka panjang. Ini pun tentunya modal berharga untuk meningkatkan ekspor komoditas perikanan.

Namun memang kebijakan ini, terutama penenggelaman kapal-kapal pencuri ikan yang banyak di antaranya berasal dari (atau berbendera) negara tetangga (ASEAN dan Asia Timur), bisa juga berdampak negatif. Pasalnya aksi tegas tanpa pandang bulu tersebut berpotensi menciptakan ketegangan politik, dan ini bisa berlanjut pada pembatasan atau pengurangan impor komoditas perikanan negara-negara yang bersangkutan—dari Indonesia. Itulah salah satunya kenapa ekspor komoditas perikanan kita sempat mengalami penurunan sebesar 15,16% pada tahun 2015. Akan tetapi, demi kemajuan industri pangan maritim nasional dan peningkatan nilai ekspor komoditas perikanan yang sehat, kebijakan tegas tersebut mestinya tetap secara konsisten dilakukan. Pertumbuhan nilai ekspor sebesar 7,2% di tahun 2016 bisa dianggap sebagai bukti sekaligus angin segar dari sudah tepatnya arah kebijakan kita.

Hal lainnya yang bisa dan baiknya kita lakukan adalah saling menghormati satu sama lain terkait kebijakan-kebijakan nasional. Di sini, kita misalnya bicara soal aktivitas perdagangan di luar jalur yang disediakan alias ilegal. Contohnya adalah, seperti pernah dipaparkan Kepala Riset Pusat Kajian Pembangunan Kelautan dan Peradaban Maritim, Suhana, di sebuah artikelnya yang tayang di *Kompas.com* (27/11/2017), ekspor patin dari Singapura ke Indonesia pada tahun 2016 yang mencapai 1.771 ton atau senilai 5,01 juta dolar AS, padahal pada tahun itu pemerintah, dalam hal ini Kementrian Kelautan dan Perikanan (KKP), tidak menerbitkan izin untuk melakukan impor patin. Bahkan merujuk pada Statistik Perdagangan Komoditas yang dipublikasikan Badan Pusat Statistik (BPS) maupun yang tercatat di Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan (BKIPM-KP), sejak tahun 2013 tidak tercatat adanya aktivitas impor patin ke Indonesia. Persoalannya adalah,

pemerintah Singapura justru secara resmi mencatat aktivitas ekspor patin ke Indonesia dari 2013 hingga 2016. Diduga kuat, aktivitas ekspor patin tersebut dilakukan secara ilegal<sup>49</sup>. Aktivitas-aktivitas seperti ini harus diredam bahkan ditiadakan demi menciptakan industri pangan maritim yang kuat, yang tentunya akan berdampak pada peningkatan nilai ekspor komoditas perikanan secara signifikan. Dampak yang positif, tentu saja.

### **2.3 Pasar Global**

Tadi sempat disinggung bahwa pada tahun 2014, berdasarkan data yang dikeluarkan FAO (2016), Indonesia tercatat sebagai negara produsen perikanan tangkap terbesar kedua di dunia, dengan tangkapan menembus 6 juta ton. Indonesia unggul cukup jauh dari negara-negara maju seperti Amerika Serikat, Rusia, Kanada dan Korea Selatan. Hanya Tiongkok yang hasil tangkapan ikannya di tahun itu berada di atas Indonesia.

Menariknya, atau tepatnya ironisnya, posisi yang prestisius ini tidak ditempati oleh Indonesia jika yang dilihat adalah nilai ekspor produk perikanan (dalam konteks dunia). Merujuk pada data keluaran ITC (2017), tahun 2016 Indonesia hanya mampu bercokol di peringkat ke-14. Ini sungguh bukan posisi yang baik. Indonesia bahkan berada di bawah negara-negara yang tidak masuk 10 besar pada data FAO tentang produsen produk perikanan tadi seperti Denmark, Swedia, Belanda dan Spanyol.

---

<sup>49</sup> Suhana. (2017). *Melihat Perdagangan Ikan Indonesia di Era MEA*. Diakses pada 13 Januari 2018. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/11/27/071600026/melihat-perdagangan-ikan-indonesia-di-era-mea?page=all>.

**Tabel 2.7. Nilai Ekspor Produk Perikanan Negara-Negara di Dunia  
(dalam ribu dolar AS)**

| <b>Negara/Kawasan</b> | <b>Nilai Ekspor Tahun 2012</b> | <b>Nilai Ekspor Tahun 2013</b> | <b>Nilai Ekspor Tahun 2014</b> | <b>Nilai Ekspor Tahun 2015</b> | <b>Nilai Ekspor Tahun 2016</b> |
|-----------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Dunia                 | 142.848.535                    | 154.000.295                    | 161.881.757                    | 145.206.728                    | 153.350.064                    |
| Tiongkok              | 20.274.810                     | 21.508.569                     | 22.956.181                     | 21.328.544                     | 21.647.175                     |
| Norwegia              | 8.737.169                      | 10.181.570                     | 10.603.213                     | 8.946.044                      | 10.566.749                     |
| Thailand              | 10.364.566                     | 9.237.461                      | 8.654.321                      | 7.653.594                      | 7.937.284                      |
| Amerika Serikat       | 6.990.579                      | 7.361.617                      | 7.665.524                      | 7.386.599                      | 7.124.992                      |
| Vietnam               | 6.092.657                      | 6.672.731                      | 7.770.359                      | 6.550.718                      | 6.205.648                      |
| India                 | 3.366.941                      | 5.155.421                      | 5.504.058                      | 4.783.110                      | 5.502.070                      |
| Kanada                | 4.449.921                      | 4.577.208                      | 4.804.664                      | 5.024.554                      | 5.337.639                      |
| Jerman                | 4.811.233                      | 5.286.620                      | 5.500.178                      | 4.747.544                      | 4.921.504                      |
| Chili                 | 3.856.443                      | 4.512.903                      | 5.336.635                      | 4.386.009                      | 4.756.733                      |
| Belanda               | 4.231.884                      | 4.650.248                      | 4.998.253                      | 4.295.604                      | 4.697.203                      |
| Spanyol               | 4.397.778                      | 4.392.690                      | 4.511.963                      | 4.196.253                      | 4.540.735                      |
| Swedia                | 2.984.608                      | 3.686.365                      | 3.971.444                      | 3.751.521                      | 4.514.657                      |
| Denmark               | 3.553.232                      | 3.961.530                      | 4.050.534                      | 3.589.292                      | 3.867.793                      |
| <b>Indonesia</b>      | <b>3.596.121</b>               | <b>3.845.906</b>               | <b>4.247.768</b>               | <b>3.603.655</b>               | <b>3.863.090</b>               |
| Ekuador               | 2.743.699                      | 3.445.335                      | 4.086.300                      | 3.506.062                      | 3.753.665                      |
| Rusia                 | 2.690.861                      | 3.026.550                      | 3.045.748                      | 2.909.611                      | 3.147.624                      |
| Polandia              | 2.052.447                      | 2.668.420                      | 2.776.356                      | 2.506.816                      | 2.737.960                      |
| Inggris               | 2.438.775                      | 2.615.919                      | 2.951.702                      | 2.347.279                      | 2.457.654                      |
| Perancis              | 2.477.374                      | 2.589.834                      | 2.466.735                      | 2.256.556                      | 2.379.128                      |
| Jepang                | 1.802.354                      | 1.968.619                      | 1.856.782                      | 1.890.091                      | 2.016.839                      |

Sumber: International Trade Center (ITC). Data diolah penulis

Di situ lagi-lagi terlihat jelas bahwa industri pangan maritim kita masih belum cukup maju; masih cukup jauh tertinggal dari negara-negara maju tersebut. Dalam hal pertumbuhan ekspor produk perikanan sendiri, dengan mengolah data di atas, didapati bahwa Indonesia (7,2%) kalah jauh dari Swedia (20,34%), India (15,03%) dan Norwegia (18,12%). Walaupun ada yang bisa dibanggakan dari data tersebut adalah masih lebih baiknya pertumbuhan



ekspor produk perikanan kita dari Jepang (6,71%) dan Amerika Serikat (-3,54%).

Jika data yang dilihat adalah data tahun 2014, sekadar untuk menyesuaikan dengan konteks data produsen perikanan tangkap terbesar dunia keluaran FAO tadi, posisi yang ditempati Indonesia memang sedikit lebih baik; setidaknya nilai ekspor kita masih di atas Denmark dan Swedia. Akan tetapi, tetap saja, kita ternyata belum menembus 10 besar; kita belum menjadi salah satu eksportir produk perikanan yang benar-benar disegani jika konteksnya adalah pasar dunia atau pasar global.

Namun kita agaknya benar-benar bisa membanggakan diri jika yang dilihat adalah nilai impor produk perikanan negara-negara di dunia. Berdasarkan data keluaran ITC itu, di tahun 2016, Indonesia hanya menempati peringkat ke-52 sebagai negara pengimpor produk perikanan, dengan nilai impor produk perikanan tidak sampai 300 juta dolar AS. Bandingkan misalnya dengan Amerika Serikat dan Jepang yang menjadi pengimpor produk perikanan terbesar dunia untuk tahun 2016, masing-masing dengan nilai impor di kisaran 21 miliar dolar AS dan 16 miliar AS.

Thailand sendiri, sebagai salah satu anggota ASEAN, menempati peringkat ke 16, di bawah Kanada, Belanda, Hongkong dan Korea Selatan. Vietnam menjadi satu-satunya wakil ASEAN di 10 besar pengimpor produk perikanan dunia, tepat di peringkat ke 10. Tiongkok, sebagai pengeksportir produk perikanan terbaik, berada di peringkat ke-7.

**Tabel 2.8. 10 Besar Net Importir Dunia untuk Produk Perikanan  
(ribu Dolar AS)**

| Importir        | Nilai Impor Tahun 2012 | Nilai Impor Tahun 2013 | Nilai Impor Tahun 2014 | Nilai Impor Tahun 2015 | Nilai Impor Tahun 2016 |
|-----------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Dunia           | 142.623.115            | 148.408.121            | 155.652.638            | 140.260.842            | 151.431.226            |
| Amerika Serikat | 18.019.044             | 19.420.228             | 21.802.946             | 20.459.172             | 21.178.110             |
| Jepang          | 20.996.531             | 18.182.286             | 17.503.221             | 15.884.109             | 16.414.144             |
| Spanyol         | 6.569.814              | 6.684.091              | 7.211.847              | 6.730.909              | 7.376.841              |
| Jerman          | 7.066.461              | 7.477.822              | 7.846.327              | 6.841.367              | 7.333.619              |
| Inggris         | 7.225.421              | 7.430.213              | 7.907.543              | 7.229.567              | 7.109.661              |
| Tiongkok        | 5.671.713              | 6.191.029              | 6.832.297              | 6.566.812              | 7.100.606              |
| Perancis        | 6.795.718              | 7.392.774              | 7.419.366              | 6.502.153              | 6.901.645              |
| Italia          | 5.867.606              | 6.092.429              | 6.461.627              | 5.830.181              | 6.428.060              |
| Viet Nam        | 656.689                | 721.926                | 1.069.260              | 1.072.627              | 5.535.250              |

Sumber: International Trade Center (ITC). Data diolah penulis

Fakta menyenangkan ini harus kita lihat sebagai peluang. Bahwa kita tidak termasuk 20 besar pengimpor produk perikanan dunia menandakan kita bisa fokus membenahi aktivitas ekspor produk perikanan, meningkatkan nilai ekspor produk perikanan kita secara signifikan untuk kemudian memasukkan kita ke jajaran 10 besar negara pengeksport produk perikanan dunia. Peluang untuk mewujudkannya terbuka lebar, terlebih lagi di antara 10 besar negara pengimpor produk ikan dunia itu beberapa adalah mitra dagang kita. Amerika Serikat dan Jepang membutuhkan pasokan produk perikanan yang luar biasa banyak, dan kita sebagai salah satu negara yang aktif melakukan kerja sama ekonomi dengan kedua negara ini bisa menjadi salah satu pemasok andalan, tentu saja dengan meningkatkan lebih dulu nilai tawar produk perikanan kita di mata mereka. Caranya? Tentunya dengan membenahi industri pangan maritim kita, membuatnya lebih maju dan terus lebih maju. Ada juga Jerman, Inggris, dan Spanyol. Vietnam pun tentunya tak boleh dilupakan mengingat saat ini kita adalah salah satu pemasok andalan udang mereka.

Di subbab ini, buku ini akan lebih dulu fokus kepada negara-negara non-ASEAN yang dalam periode 2009-2013 memiliki hubungan perdagangan produk perikanan terbesar dengan Indonesia, baik ekspor maupun impor. Berdasarkan data KKP tahun 2014, terdapat lima negara dunia di luar ASEAN yang memiliki volume perdagangan terbesar dengan Indonesia, yakni Amerika Serikat, Tiongkok, Jepang, Korea Selatan dan Kanada, yang bisa kita sebut sebagai pasar tradisional atau pasar lama. Setelah itu, akan dibahas juga pasar Uni Eropa dan potensi pasar baru, seperti Republik Ceko dan Timur Tengah.

### 2.3.1 Pasar Amerika Serikat

Amerika Serikat (AS) adalah salah satu negara tujuan ekspor terbesar produk perikanan Indonesia dalam beberapa tahun terakhir. Sejak 2011, nilai ekspor produk perikanan Indonesia ke AS terus mengalami peningkatan dengan rata-rata peningkatan sebesar 21,14% per tahun<sup>50</sup>. Upaya-upaya menjaga pertumbuhan positif ini terus dilakukan seperti dengan mengusahakan pembaharuan dan perpanjangan skema *Generalized System of Preference* (GSP) oleh AS pada tahun 2015<sup>51</sup>.

Diberlakukannya kembali skema tersebut, setelah sempat dihentikan sejak tahun 2013 karena tidak beroleh persetujuan dari Senat AS, membuat produk perikanan asal Indonesia terbebas dari bea masuk. Tarif bea masuk di kisaran 0,5-15% yang sebelumnya ditetapkan, menjadi tidak berlaku sama sekali; benar-benar menjadi 0%. Ini tentu saja sebuah peluang emas yang tak boleh disia-siakan, mengingat pesaing kita seperti Tiongkok dan Vietnam tak diberi fasilitas serupa<sup>52</sup>.

Dicapainya kembali kesepakatan tersebut terbukti berdampak positif. Pada tahun 2016, nilai ekspor produk perikanan kita ke AS mencapai 1,6 miliar Dolar AS, dengan udang sebagai komoditas utama<sup>53</sup>.

<sup>50</sup> CNN Indonesia. (2015). *Amerika Bebaskan Bea Masuk Produk Ikan Indonesia*. Diakses pada 15 Januari 2018. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150730194614-92-69193/amerika-bebaskan-bea-masuk-produk-ikan-indonesia>.

<sup>51</sup> *Ibid.*

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> KKP News. (2017). *SENA 2017: Indonesia Perkuat Ekspor Produk Perikanan ke AS*. Diakses pada 15 Januari 2018. <http://news.kkp.go.id/index.php/sena-2017-indonesia-perkuat-ekspor-produk-perikanan-ke-as/>.

Namun sayangnya, fasilitas ini kadang tidak dibarengi dengan upaya-upaya serius dalam menjaga kualitas produk ekspor. Di sepanjang semester I tahun 2017, misalnya, terjadi 29 kasus penolakan oleh AS atas produk perikanan Indonesia, dengan proporsi udang dan tuna mendominasi—masing-masing 35%. Seperti sebelum-sebelumnya, sebagian besar penyebab penolakan tersebut adalah karena *filthy*, seperti berbau atau berwarna tidak cerah. Di tahun 2016, kasus penolakan yang terjadi sebanyak 76 kasus<sup>54</sup>.

Kesalahan-kesalahan seperti ini tentulah harus diminimalkan. Selain pastinya akan meningkatkan nilai ekspor produk perikanan kita ke AS, tingkat kepercayaan AS kepada kita terkait produk perikanan pun dengan sendirinya akan meningkat. Di tengah-tengah persaingan global yang sangat dinamis dan penuh risiko, kepercayaan seperti itu sungguh sangat berharga.

Satu hal lagi terkait AS sebagai pasar produk perikanan kita adalah terbuka lebarnya peluang untuk melakukan ekspor ikan patin ke negeri Paman Sam tersebut. Ini dikarenakan Vietnam, yang selama ini diandalkan untuk memasok ikan patin ke negara adidaya tersebut, telah dilarang melakukannya sebagai dampak dari tidak tampaknya kesungguhan mereka memberantas *illegal fishing*. Direktur Jenderal (Dirjen) Penguatan Daya Saing Produk Kementrian Kelautan dan Perikanan (KKP) Nilanto Perbowo menilai Indonesia bisa mengambil peluang ini dengan membudidayakan ikan patin secara besar-besaran untuk memenuhi permintaan pasar, dan ia pun menilai kita siap untuk itu. Juga menurut Nilanto, komoditas ikan patin kita memiliki kelebihan dibanding Vietnam sebab pembudidayaannya menggunakan bahan pakan natural sehingga tidak terkontaminasi bahan kimia. Yang perlu kita lakukan adalah segera membangun<sup>55</sup> dan mengembangkan industri pangan maritim yang kuat dan kokoh—termasuk di dalamnya produksi dan pengolahan ikan patin.

---

<sup>54</sup> Bisnis.com. (2017). *Seafood Indonesia Ditolak di Amerika Serikat Karena Ini*. Diakses pada 15 Januari 2018. <http://industri.bisnis.com/read/20170912/99/689106/seafood-indonesia-ditolak-di-amerika-serikat-karena-ini>.

<sup>55</sup> Tempo.co. (2017). *Menteri Susi Jajaki Ekspor Ikan Patin ke Amerika*. Diakses pada 15 Januari 2018. <https://bisnis.tempo.co/read/847179/menteri-susi-jajaki-ekspor-ikan-patin-ke-amerika>.

### 2.3.2 Pasar Tiongkok

Catatan Bank Dunia menunjukkan bahwa permintaan hasil perikanan oleh Tiongkok meningkat sangat tajam dan begitu mempengaruhi pasar ikan global. Konsumsi ikan per kapita di Tiongkok tumbuh 6% per tahun selama 1990-2010, di mana konsumsi ikan berada pada angka 33,1 kg/orang di tahun 2010. Hal ini didorong oleh pertumbuhan populasi dan pendapatan mereka.

Tiongkok menjadi konsumen ikan terbesar di dunia dengan angka konsumsi 34% dari total suplai ikan yang tersedia di pasar internasional. Data FAO tahun 2013 mencatat Tiongkok berada pada posisi ketiga setelah Jepang dan Amerika sebagai importir terbesar dunia untuk produk perikanan, di mana sebagian impor mereka adalah bahan mentah yang kemudian diekspor kembali ke pasar. Negeri Tirai Bambu ini mengambil bagian sebesar 13% dari ekspor produk perikanan dunia di tahun 2011, setara dengan 17,1 miliar dolar AS. Di tahun berikutnya, peolehan mereka naik menjadi 18,2 miliar dolar AS.

Sementara itu data FAO tahun 2016 menunjukkan berlanjutnya dominasi produksi perikanan Tiongkok dalam menyuplai kebutuhan dunia. Dari perikanan tangkap laut, Tiongkok berhasil memproduksi 13,97 juta ton di tahun 2013 atau setara dengan 17,25% produksi dunia. Di tahun 2014, produksi mereka berada di angka 14,81 juta ton, atau setara dengan 18,16% dari kapasitas produksi dunia.

Sedangkan dari perikanan tangkap darat, Tiongkok mencatat produksi 2,30 juta ton (19,71%) di tahun 2013 dan 2,29 juta ton (19,29%) di tahun 2014. Untuk perikanan budidaya sendiri, mereka berhasil memproduksi 50,8 ribu ton pada tahun 2014 atau setara dengan 58,16% produksi perikanan budidaya dunia pada tahun itu.

Indonesia dalam hal ini, berdasarkan data KKP tahun 2015, membukukan neraca perdagangan sektor perikanan yang positif dengan Tiongkok, selama kurun waktu 2009-2014, yaitu sebesar 1,087 juta dolar AS. Pada tahun itu Indonesia mengekspor sekitar 263,5 ribu ton produk perikanan atau setara dengan 262,3 juta dolar AS, dan mengimpor produk perikanan Tiongkok di kisaran 100 ribu ton atau senilai 81 juta dolar AS pada periode yang sama.

Seperti dilansir *Transformasi.org* (02/09/2015), pada tahun 2015 Indonesia menempati urutan ketujuh sebagai negara pengeksport produk perikanan ke Tiongkok. Berdasarkan data dari Kantor Bea Cukai Tiongkok, ekspor produk

perikanan Indonesia ke Tiongkok selama Januari-Juli 2015 mencapai 140,1 juta dolar AS, tumbuh positif 747% dibanding capaian periode yang sama di tahun sebelumnya. Tiga negara utama pemasok produk perikanan ke Tiongkok pada tahun itu adalah Rusia, Amerika Serikat dan Kanada. Namun berbeda dengan Indonesia, pertumbuhan ekspor ketiga negara tersebut justru negatif; menurun di kisaran 5-10% dari tahun sebelumnya<sup>56</sup>.

Salah satu produk perikanan yang bisa kita ekspor ke Tiongkok adalah pakan ternak dari ikan. Pada 2014, Tiongkok mengimpor produk tersebut dari pasar dunia senilai 1,56 miliar dolar AS, sedangkan Indonesia hingga April 2015 telah mengespor produk pakan ternak dari ikan senilai 3,34 juta dolar AS namun tidak ke Tiongkok<sup>57</sup>. Ini tentu saja sebuah peluang yang perlu dijajaki dengan sungguh-sungguh.

Sementara itu jika bicara soal pertumbuhan nilai ekspor komoditas perikanan, kita agaknya patut berbangga. Dirjen Penguatan Daya Saing Produk Kelautan dan Perikanan KKP Nilanto Prabowo, seperti dilansir *Republika.co.id* (11/01/2018), mengatakan bahwa pertumbuhan nilai ekspor komoditas perikanan Indonesia selama beberapa tahun terakhir melampaui pertumbuhan nilai ekspor komoditas perikanan Tiongkok. Pada periode 2012-2016, pertumbuhan nilai ekspor komoditas perikanan Indonesia naik 2,31% per tahun, dengan neraca perdagangan yang tumbuh positif—naik 2,67% per tahun. Tiongkok, di sisi lain, pada periode yang sama, hanya mencatat pertumbuhan nilai ekspor komoditas perikanan sebesar 2,29% per tahun. Neraca perdagangan mereka untuk komoditas perikanan bahkan naik dengan persentase yang lebih kecil lagi—0,6% per tahun<sup>58</sup>. Hanya saja memang, dari segi volume dan besaran nilai ekspor komoditas perikanan pada periode tersebut, Tiongkok masih unggul jauh dari Indonesia.

---

<sup>56</sup> Transformasi.org. (2015). *Indonesia Urutan Ke-7 Ekspertir Perikanan ke Tiongkok*. Diakses pada 15 Januari 2018. <http://www.transformasi.org/id/pusat-kajian/berita/kelautan-perikanan/1159-indonesia-urutan-ke-7-ekspertir-perikanan-ke-tiongkok>.

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> *Republika.co.id*. (2018). *KKP Klaim Ekspor Perikanan Indonesia Mampu Lampau Cina*. Diakses pada 15 Januari 2018. <http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/18/01/11/p2dv79382-klaim-ekspor-perikanan-indonesia-mampu-lampau-cina>.

### 2.3.3 Pasar Jepang

Sebagai sebuah negara kepulauan dengan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) terbesar keenam di dunia (4,05 juta km<sup>2</sup>) atau hampir dua belas kali lipat dari luas daratannya, Jepang sangat diunggulkan untuk menjadi sebuah negara maritim. Didukung oleh kombinasi arus hangat dan arus dingin di sepanjang pantai-pantainya, Jepang adalah sebuah kawasan dengan potensi produk perikanan yang tinggi<sup>59</sup>. Tentu saja kita pun tahu bahwa masyarakat Jepang terkenal sangat gemar mengkonsumsi ikan—terutama *seafood*—meski di beberapa tahun terakhir tingkat konsumsi ikan mereka ternyata mengalami penurunan.

Data FAO (2016) mencatat Jepang sebagai produsen produk perikanan terbesar kelima di dunia untuk tahun 2014, dengan angka tangkapan sebesar 3,6 juta ton<sup>60</sup>. Capaian ini, dibandingkan dengan capaian mereka di dekade sebelumnya, justru lebih kecil. Pada 2007 Jepang tercatat sebagai produsen produk perikanan terbesar kelima di dunia dengan angka tangkapan mencapai 5 juta ton<sup>61</sup>.

Penurunan ini setidaknya disebabkan oleh dua hal. *Pertama*, ketersediaan komoditas perikanan di perairan mereka memang berkurang. *Kedua*, semakin sedikit masyarakat mereka yang mengabdikan diri menjadi nelayan<sup>62</sup>. Meskipun demikian, kebutuhan negara Matahari Terbit ini akan produk perikanan masih sangat tinggi, dan inilah barangkali salah satu penyebab nilai impor mereka untuk produk perikanan begitu tinggi—jauh melebihi nilai eksportnya. Dari 2012 hingga 2016, berdasarkan data keluaran ITC, nilai impor produksi perikanan Jepang selalu berada di atas 15 miliar dolar AS.

Terlepas dari persoalan-persoalan domestik terkait aktivitas perdagangan komoditas perikanan yang mungkin tengah membelit mereka, Jepang adalah salah satu negara tujuan ekspor tetap kita. Pada periode 2016-2017, misalnya,

<sup>59</sup> FAO. (2008). *Fishery and Aquaculture Country Profiles: Japan*. Diakses pada 15 januari 2018. <http://www.fao.org/fishery/facp/JPN/en>.

<sup>60</sup> FAO. (2016). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2016*. h. 11.

<sup>61</sup> FAO. (2008). *Fishery and Aquaculture Country Profiles: Japan*. Diakses pada 15 januari 2018. <http://www.fao.org/fishery/facp/JPN/en>.

<sup>62</sup> *Ibid.*

ekspor komoditas perikanan kita ke Jepang tumbuh positif dengan persentase 8,31%<sup>63</sup>.

Upaya-upaya untuk meningkatkan aktivitas perdagangan komoditas perikanan Indonesia-Jepang pun terus dilakukan. Salah satunya adalah pendekatan persuasif yang dilakukan pemerintah Indonesia—lewat KKP—agar komoditas perikanan kita tidak dikenai bea masuk saat dipasarkan di Jepang. Hal ini—jika diwujudkan—dinilai akan berdampak positif bagi kedua pihak. Pemerintah menilai peluang diberlakukannya kebijakan tersebut sangat masuk akal mengingat Indonesia dalam beberapa tahun aktif memerangi IUU *fishing* dan Jepang sudah memberlakukannya kepada negara-negara ASEAN lain<sup>64</sup>.

Salah satu upaya lainnya adalah kerja sama Jepang-Indonesia dalam membangun sejumlah pelabuhan dan pasar ikan (serta mempromosikan komoditas perikanan Indonesia) yang disepakati awal September 2017 lalu. Seperti dilansir *The Japan Times* (07/09/2017), kerja sama ini dicapai dalam pertemuan antara Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti dengan Hiroto Izumi, penasihat khusus Perdana Menteri Shinzo Abe. Jepang akan membantu Indonesia membangun pelabuhan dan pasar ikan di enam pulau luar Indonesia yakni Natuna, Sabang, Morotai, Saumlaki, Moa dan Biak. Selain itu, Jepang pun akan membantu Indonesia dalam pemasangan radar di Natuna dan pulau-pulau luar lain sebagai upaya memberantas IUU *fishing*.<sup>65</sup>

### 2.3.4 Pasar Korea Selatan

Dalam dua dekade terakhir, Korea Selatan mengalami kemajuan perekonomian yang sangat pesat. Negeri Ginseng ini, dengan jumlah penduduk sekitar 50 juta jiwa saja, telah berhasil memperkuat posisi tawarnya di Asia dan dunia,

---

<sup>63</sup> Republika.co.id. (2018). *KKP Klaim Ekspor Perikanan Indonesia Mampu Lampauai Cina*. Diakses pada 15 Januari 2018. <http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/18/01/11/p2dv79382-klkp-klaim-ekspor-perikanan-indonesia-mampu-lampauai-cina>.

<sup>64</sup> Beritasatu. (2017). *Susi Upayakan Ekspor Ikan ke Jepang Bebas Bea Masuk*. Diakses pada 15 Januari 2018. <http://id.beritasatu.com/home/susi-upayakan-ekspor-ikan-ke-jepang-bebas-bea-masuk/164768>.

<sup>65</sup> The Japan Times. (2017). *Japan Agrees to Help Develop Indonesia's Outer Islands, Promote Fisheries*. Diakses pada 15 Januari 2018. <https://www.japantimes.co.jp/news/2017/09/07/national/japan-agrees-help-develop-indonesias-outer-islands-promote-fisheries/#.W1zL9DQxXQU>.



menjadi sama diperhitungkannya dengan Jepang dan Tiongkok. Pertumbuhan ekonomi yang signifikan ini juga mendorong tumbuhnya permintaan Korea Selatan terhadap produk perikanan.

Data ITC (2017) menunjukkan impor Korea Selatan terhadap hasil perikanan pada tahun 2013 mencapai 3,7 miliar dolar AS, jauh di atas nilai ekspor untuk produk yang sama yang hanya 1,7 milyar dolar AS. Dari total ekspor tersebut, merujuk pada data FAO (2015), 28,8 juta dolar AS di antaranya, atau setara dengan 31 ribu ton produk perikanan, dialokasikan untuk memenuhi kebutuhan pasar Indonesia. Untuk ekspor hasil perikanan Indonesia ke Korea Selatan sendiri, seperti dilansir *Katadata* (15/08/2016), nilai yang diperoleh di tahun 2013 adalah 60 juta dolar AS<sup>66</sup>.

Kembali ke data ITC tadi, untuk tahun 2016, nilai impor Korea Selatan untuk produk perikanan hampir mencapai 4,7 miliar dolar AS, sementara nilai ekspor mereka hanya 1,6 miliar dolar AS saja. Dengan kata lain, sementara nilai impor produk perikanan mereka terus naik, nilai eksponya relatif stabil. Ini tentu saja harus kita lihat sebagai peluang untuk mengembangkan ekspor produk perikanan kita.

Pada tahun 2014, seperti pernah dikatakan Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, Korea Selatan adalah salah satu pasar besar untuk produk perikanan Indonesia dengan potensi nilai ekspor sebesar 80 juta dolar AS. Menurut Susi ini dikarenakan masyarakat Korea Selatan, seperti halnya masyarakat Jepang, adalah masyarakat yang sangat gemar mengkonsumsi ikan—khususnya seafood<sup>67</sup>.

Dari profil kerja sama kelautan dan perikanan Indonesia dengan Korea Selatan pada sektor perdagangan di tahun 2013, ekspor Indonesia ke Korea Selatan untuk produk perikanan mencapai 60 juta dolar AS. Untuk impor dari Korea Selatan sendiri, khusus produk perikanan, besarnya hanya separuhnya,

---

<sup>66</sup> Katadata. (2016). *Nilai Ekspor Hasil Perikanan Indonesia ke Korea*. Diakses pada 16 Januari 2018. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2016/08/15/nilai-ekspor-hasil-perikanan-indonesia-ke-korea-selatan-2009-2013>.

<sup>67</sup> Okezone.com. (2014). *Menteri Susi: Ekspor Ikan ke Korsel Tembus USD80 Juta*. Diakses pada 16 Januari 2018. <https://economy.okezone.com/read/2014/11/13/320/1065052/menteri-susi-ekspor-ikan-ke-korsel-tembus-usd80-juta>.

yakni 29 juta dolar AS<sup>68</sup>.

Kondisi ini tentu saja mesti dijaga dan dikembangkan supaya menjadi lebih baik lagi. Dalam upaya melakukannya, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) pada 2014 telah mengajukan MoU kerja sama kelautan dan perikanan ke Korea Selatan untuk kemudian dibahas pada forum *Working Level Task Force* (WLTF). Hasil tawaran pengembangan kerja sama dari pembahasan tersebut di antaranya dalam bidang vaksin ikan budidaya air tawar, pelabuhan perikanan dan ekowisata perikanan<sup>69</sup>.

Selain itu pada 2014 Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti telah bertemu dengan Duta Besar Korea Selatan untuk Indonesia, Cho Tai-Young untuk membahas kerja sama Indonesia-Korea Selatan di sektor kelautan dan perikanan. Susi optimistis Indonesia dalam beberapa tahun bisa mencapai target 80 juta dolar AS untuk ekspor produk perikanan ke Korea Selatan<sup>70</sup>.

### 2.3.5 Pasar Kanada

*Katadata* mencatat, nilai ekspor produk perikanan Indonesia ke Kanada pada tahun 2013 sebesar 25,7 juta dolar AS. Angka ini hanya sedikit lebih rendah dari capaian tahun sebelumnya, 26,5 juta dolar AS, dan sedikit lebih tinggi dari capaian tahun sebelumnya lagi, 24,6 juta dolar AS. Jika dikaitkan dengan data ITC, di mana nilai impor produk perikanan Kanada pada tahun itu mencapai 3,5 miliar dolar AS, kontribusi Indonesia terhadap pemenuhan kebutuhan impor produk perikanan Kanada rupanya masih sangat kecil, yakni 0,73% saja. Upaya-upaya nyata tentunya mesti dilakukan untuk meningkatkannya.

Kabar baiknya adalah, untuk tahun 2014, nilai ekspor produk perikanan kita ke Kanada menembus 38 juta dolar AS. Itu sungguh kenaikan yang signifikan (lebih dari 10 juta dolar AS), mengingat pada periode 2009-2013 peningkatan terbesar hanyalah 8 juta dolar AS, yakni di tahun 2011. Pada tahun itu pun Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti bertemu dengan Duta

---

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> *Ibid.*

<sup>70</sup> Kompas.com. (2014). *Susi Pasang Target Ekspor Kelautan ke Korea Lebih dari 900 Miliar*. Diakses pada 16 Januari 2018. <http://ekonomi.kompas.com/read/2014/11/13/170227126/Susi.Pasang.Target.Ekspor.Kelautan.ke.Korea.Lebih.dari.Rp.900.Miliar>.

Besar Kanada untuk Indonesia, Donald Bobiash, di mana kemudian dicapai kesepakatan untuk meningkatkan nilai ekspor produk perikanan Indonesia ke Kanada, terutama untuk komoditas makanan laut beku (*seafood frozen*) yang selama ini memang menjadi andalan<sup>71</sup>.

Sebagai negara dengan garis pantai terpanjang di dunia, perlu diketahui, Kanada adalah salah satu pengeksport produk perikanan terbesar di dunia, di mana untuk tahun 2016 mereka menempati posisi ketujuh, dengan nilai ekspor mencapai 5,3 miliar dolar AS, sedikit saja di bawah India (selisih 160-an juta dolar). Pertumbuhan ekspor mereka pun senantiasa positif dari tahun ke tahun. Sementara itu untuk nilai impor, Kanada terbilang stabil di kisaran 3,2-3,5 milyar dolar AS. Itu berarti neraca perdagangan mereka untuk produk perikanan selalu positif.

Fakta ini sedikit kontras dengan data FAO (2016) yang menunjukkan bahwa Kanada, dalam hal produktivitas perikanan tangkap, ternyata tidak berada di jajaran 10 besar, bahkan hanya bertengger di peringkat ke-21, dengan hasil tangkapan untuk tahun 2014 sebanyak 835 ribuan ton saja, jauh di bawah Indonesia yang menembus angka 6 juta ton<sup>72</sup>. Ini berarti kita lebih baik dari Kanada dalam satu hal, namun tidak dan karenanya perlu belajar dari mereka dalam hal lain. Bagaimana Kanada bisa mengoptimalkan hasil tangkapan yang tidak sampai 1 juta ton itu sehingga mereka mampu mengeksport produk perikanan di angka yang lebih besar dari kita, itu semestinya menjadi pertanyaan kita. Pengembangan industri pangan maritim, dalam hal ini, wajib dilakukan untuk mengejar ketertinggalan tersebut.

### **2.3.6 Pasar Uni Eropa dan Potensi Pasar Baru**

Selain negara-negara tersebut, beberapa negara di Uni Eropa juga menjadi tujuan ekspor produk perikanan kita, seperti Jerman, Inggris, Italia dan Spanyol. Pada tahun 2014, seperti dilansir *Jawapos.com* (20/01/2016), nilai

---

<sup>71</sup> Merdeka.com. (2014). *Ekspor Ikan Indonesia ke Kanada Tembus 38 Juta Dolar AS*. Diakses pada 18 Januari 2018. <https://www.merdeka.com/uang/ekspor-ikan-indonesia-ke-kanada-tembus-usd-38-juta.html>.

<sup>72</sup> FAO. (2016). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2016*. h. 11.

ekspor produk perikanan kita ke Uni Eropa mencapai 4,64 miliar dolar AS<sup>73</sup>.

Persoalannya adalah, Uni Eropa dalam beberapa tahun terakhir memperketat syarat-syarat ekspor produk perikanan ke mereka, yang diwujudkan dalam Sertifikat Hasil Tangkapan Ikan (SHTI). Sertifikat ini harus menyertai setiap kiriman ekspor ke negara-negara di Uni Eropa dan perannya sangat vital dalam menentukan apakah kiriman ekspor tersebut akan diterima atau ditolak. Permasalahan dalam pemberantasan IUU *fishing* adalah salah satu bahan pertimbangan, selain tentunya kebersihan produk perikanan tersebut. Di sepanjang 2016, misalnya, terjadi 7 kasus penolakan terhadap ekspor produk perikanan dari Indonesia<sup>74</sup>.

Jumlah kasus tersebut, menurut Kepala Pusat Sertifikasi Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan Widodo Sumiyanto, masih di bawah batas maksimal yang ditetapkan pemerintah, yakni 10 kasus. Indonesia sendiri, berdasarkan keterangan dari Kepala Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan, Rina, menempati peringkat ke-21 dalam penolakan ekspor produk perikanan<sup>75</sup>.

Sementara itu pemerintah, melalui KKP, dalam satu tahun terakhir tengah mempelajari potensi ekspor produk perikanan ke Republik Ceko. Pada kunjungan kerja yang dilakukannya 8-10 Februari 2017 lalu, Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti bertemu dengan importir dan pebisnis perikanan Ceko, juga dengan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Ceko, Mr. Jan Mládek. Susi menilai Indonesia seharusnya menargetkan negara-negara *landlock* seperti Ceko untuk pemasaran produk perikanan, mengingat ada banyak permintaan dari mereka untuk beberapa komoditas seperti tuna loin dan *crab meat*. Dalam hal memasok produk perikanan ke Ceko, Indonesia berada di peringkat ke-19, jauh di bawah Vietnam dan Tiongkok<sup>76</sup>.

---

<sup>73</sup> Jawapos.com. (2016). *Ikan-Ikan Indonesia Ditingkatkan Ekspor ke Uni Eropa*. Diakses pada 16 Januari 2018. <https://www.jawapos.com/read/2016/01/20/16119/ikan-ikan-indonesia-ditingkatkan-ekspor-ke-uni-eropa>.

<sup>74</sup> Liputan6.com. (2017). *Ekspor Ikan RI ke Eropa Ditolak 7 Kali Sepanjang 2016*. Diakses pada 16 Januari 2018. <http://bisnis.liputan6.com/read/2824430/ekspor-ikan-ri-ke-eropa-ditolak-7-kali-sepanjang-2016>.

<sup>75</sup> *Ibid*.

<sup>76</sup> DetikFinance. (2017). *Susi Ajak Pengusaha Tingkatkan Perdagangan Seafood ke Ceko*. Diakses pada 16 Januari 2018. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3421719/susi-ajak-pengusaha-tingkatkan-perdagangan-seafood-ke-ceko>.

Susi ingin Indonesia meningkatkan *direct trade* dengan Ceko terkait hal ini, sebab selama ini Ceko mengimpor produk perikanan asli Indonesia tetapi secara tidak langsung yakni melalui negara lain. Selain itu, Susi pun mengajak pengusaha Indonesia melakukan promosi produk-produk perikanan dan bersikap responsif terhadap permintaan pasar. Menurut Susi, sebenarnya sudah ada perusahaan *seafood* Ceko yang ingin mengimpor langsung produk perikanan tersebut dari kita, tetapi tidak jadi karena tidak ada balasan dari pihak pengusaha Indonesia<sup>77</sup>.

Kepala Riset Pusat Kajian Pembangunan dan Peradaban Maritim, Suhana, mengatakan bahwa Ceko selama ini adalah negara net importir untuk sebagian besar produk perikanan, kecuali untuk komoditas ikan hidup<sup>78</sup>. Bertolak pada hal ini, Indonesia berpeluang besar meningkatkan nilai ekspor produk perikanan dengan menjadikan Ceko sebagai salah satu tujuan ekspor. Permintaan komoditas ikan Ceko sendiri terus meningkat dalam periode 2001-2015. Peluang Indonesia yang paling besar, dalam hal ini, adalah sebagai pemasok ikan olahan dalam kemasan seperti cakalang olahan. Indonesia bisa juga memasok komoditas lain seperti ikan fillet, ikan segar dan ikan beku.

Namun demikian, menurut Suhana, pemerintah perlu lebih dulu melakukan negosiasi untuk mengatasi sejumlah hambatan seperti tarif perdagangan ke wilayah Uni Eropa. Selama ini, seperti telah disinggung tadi, Uni Eropa memang terkenal menetapkan persyaratan perdagangan ikan yang sangat ketat, terutama terkait isu keamanan pangan.

Terkait hal ini Suhana menilai Indonesia perlu juga membidik kawasan lain seperti Timur Tengah sebagai pasar<sup>79</sup>. Pada periode 2012-2016, rata-rata permintaan produk perikanan dari negara-negara di Timur Tengah tumbuh rata-rata 5,52% per tahun, dengan rata-rata nilai impor sebesar 2,63% dari total nilai impor produk perikanan dunia. Tahun 2012, nilai impor produk perikanan Timur Tengah mencapai 2,94 dolar AS. Dua tahun kemudian nilai

---

<sup>77</sup> *Ibid.*

<sup>78</sup> Suhana. (2017). *Peluang Perdagangan Ikan Indonesia-Ceko*. Diakses pada 16 Januari 2018. <http://suhana.web.id/2017/02/15/peluang-perdagangan-ikan-indonesia-ceko/>.

<sup>79</sup> Suhana. (2017). *Membidik Pasar Ikan Timur Tengah*. Diakses pada 16 Januari 2018. <http://suhana.web.id/2017/11/25/membidik-pasar-ikan-timur-tengah/>.

impor tersebut naik ke angka 3,52 miliar dolar AS.

Data ITC (2017) mencatat Indonesia sebagai negara ketujuh terbesar pemasok produk perikanan ke Timur Tengah di tahun 2016. Kita kalah jauh dari Thailand yang bertengger di peringkat pertama, juga dari Vietnam yang bercokol di peringkat kelima. Peringkat kedua hingga keempat masing-masing diisi oleh Norwegia, India dan Tiongkok.

Untuk komoditasnya sendiri, salah satunya adalah ikan salmon dalam kemasan. Di tahun 2016 nilai impor Timur Tengah untuk komoditas salmon dalam kemasan dari Indonesia mencapai 48,44 juta dolar AS—hampir 85% dari total impor Timur Tengah untuk komoditas ikan salmon dalam kemasan<sup>80</sup>. Khusus untuk Arab Saudi, komoditas andalan kita adalah ikan cakalang. Pada tahun 2015 sebesar 20,65% nilai ekspor perikanan Indonesia bersumber dari pasar Arab Saudi<sup>81</sup>.

## 2.4 Potensi, Tantangan dan Langkah ke Depan

Telah kita lihat bahwa Indonesia memang berpotensi menjadi negara maritim yang kuat, dan proses pengembangan industri pangan maritim yang dilakukan sejauh ini seperti lampu hijau bagi kita untuk terus maju, memaksimalkan potensi itu hingga ke batas tertingginya. Terkait komoditas perikanan, kita memiliki modal-modal yang cukup, mulai dari kondisi geografis yang strategis sampai potensi hasil tangkapan ikan yang luar biasa besar—terbesar kedua di dunia menurut data FAO (2016). Kita pun terbukti beroleh kepercayaan dan penghormatan dari negara-negara maju untuk menjadi mitra dagang mereka; dan kita terbilang aktif mengambil peluang atas terbuka lebarnya jalur perdagangan baru terkait komoditas perikanan. Bicara soal pencarian pasar baru, Indonesia benar-benar seperti dihadapkan pada harta karun yang siap diambil; yang perlu kita lakukan adalah bersungguh-sungguh melakukannya, tentu dengan terlebih dahulu mempersiapkan segala hal yang mungkin dibutuhkan. Kebetulan, kebijakan yang dikeluarkan Presiden Jokowi sangat

---

<sup>80</sup> *Ibid.*

<sup>81</sup> Suhana. (2017). *Peta Perdagangan Cakalang Olahan Indonesia Berubah*. Diakses pada 16 Januari 2018. <http://suhana.web.id/2017/01/21/peta-perdagangan-cakalang-olahan-indonesia-berubah/>.

sejalan dengan hal ini. Seperti dilansir *Tirto.id* (21/02/2017), Presiden Jokowi meminta Kementerian Perdagangan (Kemendag) membantu para eksportir dalam negeri untuk menggarap pasar-pasar baru di dunia, seperti Afrika yang potensi pasarnya diperkirakan sebesar 550 miliar dolar AS—ekspor Indonesia ke kawasan ini baru 4,2 miliar dolar AS saja—dan Euroasia yang potensi pasarnya dinilai mencapai 251 miliar dolar AS<sup>82</sup>.

Dalam upaya merealisasikannya, sebagaimana dilansir *Kompas.com* (11/10/2017), Presiden Jokowi meminta pemerintah melakukan intelijen pasar (*market intelijen*)<sup>83</sup>, melihat-lihat dan mempelajari apa saja yang kira-kira dibutuhkan di sana dan apa saja yang kira-kira bisa kita penuhi dan munculkan industri barunya di dalam negeri. Di sini konteksnya memang aktivitas ekspor secara umum, namun tentulah itu berarti ekspor dari sektor perikanan pun termasuk di dalamnya. Itu berarti, di masa yang akan datang, seperti ke Afrika atau Euroasia, misalnya, komoditas perikanan kita mestilah bisa diekspor sebesar-besarnya guna menaikkan posisi tawar kita di pasar global—menjadi salah satu net eksportir komoditas perikanan paling disegani di dunia.

Dari paparan sejauh ini, sekali lagi, kita bisa melihat bahwa ada potensi pasar yang cukup besar dari berbagai negara di belahan dunia yang belum tergarap secara optimal oleh pemerintah. Salah satu penyebabnya tentu adalah masih terbatasnya industri perikanan tangkap serta industri pengolahan hasil perikanan kita. Oleh karena itu dibutuhkan strategi yang lebih tepat untuk bisa memanfaatkan potensi pasar yang besar tersebut bagi pengembangan industri pangan maritim di dalam negeri, sehingga selain aktif mengeksportir bahan mentah kita pun kelak aktif juga mengeksportir produk-produk olahan yang nilai jualnya lebih tinggi.

Tentu saja tidak mudah melakukannya. Akan ada sekian banyak tantangan yang harus kita hadapi, yang mau tidak mau harus kita carikan jalan keluarnya. Sebelum itu, kita pun tentu harus mengenal lebih jauh terlebih dahulu potensi

---

<sup>82</sup> *Tirto.id*. (2017). *Jokowi Minta Kemendag Garap Pasar Ekspor Baru*. Diakses pada 16 Januari 2018. <https://tirto.id/jokowi-minta-kemendag-garap-pasar-ekspor-baru-cjrM>.

<sup>83</sup> *Kompas.com*. (2017). *Perluas Ekspor; Jokowi Minta Kemendag Lakukan Intelijen Pasar*. Diakses pada 16 Januari 2018. <http://nasional.kompas.com/read/2017/10/11/18321161/perluas-ekspor-jokowi-minta-kemendag-lakukan-intelijen-pasar>.

industri pangan maritim kita, seperti komoditas apa saja yang kiranya bisa dan baiknya kita kembangkan dalam beberapa tahun ke depan. Bab berikutnya buku ini akan membahas hal tersebut.









---

## **POTENSI INDUSTRI PANGAN MARITIM NASIONAL**

---

- 3.1 Perikanan Tangkap
- 3.2 Perikanan Budidaya
- 3.3 Industri Pengolahan Kelautan dan Perikanan
- 3.4 Rumput Laut
- 3.5 Usaha Garam Rakyat
- 3.6 Potensi Herbal Maritim
- 3.7 Potensi dan Tantangan Industri Pangan Maritim Nasional



*Potensi sektor kelautan nasional  
sebesar 1.2 triliun dolar AS per tahun.*

Presiden Joko Widodo

Presiden Joko Widodo sangat menyadari besarnya potensi yang dimiliki laut nusantara, yakni setara 15.600 triliun rupiah. Dengan potensi sebesar itu, sektor kelautan dipercaya dapat menyerap hingga 40 juta tenaga kerja. Karena itulah presiden berupaya mempercepat pembangunan infrastruktur di sektor kelautan dalam beberapa tahun terakhir. Beliau meyakini, Indonesia akan menjadi negara besar jika mampu menjaga dan memanfaatkan potensi kelautan nasional secara optimal.

Dalam rangka memperkokoh ketahanan pangan, keterlibatan dan peranan semua pihak sangat dibutuhkan, Indonesia dalam hal ini telah secara aktif memanfaatkan peluang perdagangan internasional untuk kegiatan ekspor dan impor komoditas agribisnis, termasuk pangan. Ketergantungan yang sangat besar terhadap impor untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri tentu perlu dihindari, karena akan membahayakan stabilitas ekonomi dan politik<sup>84</sup>. Salah satu produk pangan yang sedang digenjut dan dioptimalkan oleh pemerintah dalam beberapa tahun terakhir adalah produk perikanan.

Di sini kita harus memahami satu hal, yaitu bahwa secara ekonomi, dalam melihat posisi impor produk perikanan terhadap suatu negara, kita juga harus menyandingkannya dengan posisi ekspor serta keberadaan industri pengolahan ikan itu sendiri. Ini karena kondisi neraca yang sesungguhnya hanya bisa kita lihat dari proporsi yang seimbang dari ketiganya.

Meski tidak begitu menonjol, pengakuan dunia terhadap potensi perikanan Indonesia muncul pada publikasi FAO. Dalam *Food Outlook* yang dirilis Oktober 2015, FAO mengakui peran penting Indonesia dalam perdagangan ikan global bersama India dan Ekuador. Hanya saja, hal tersebut masih terbatas pada penyediaan udang dunia.

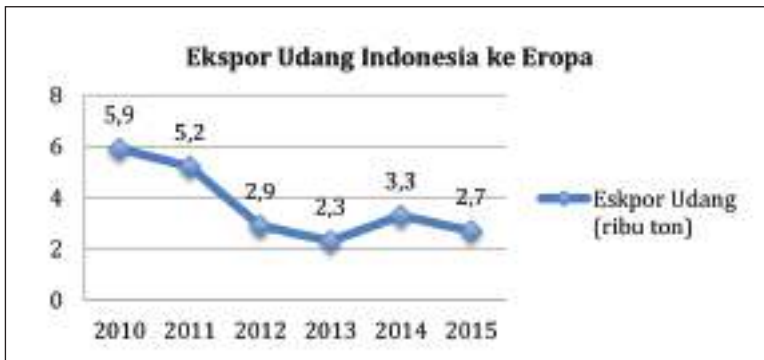
FAO mencatat produksi udang nasional sebagai kontributor penyediaan kebutuhan udang di Eropa. Namun dalam kurun waktu lima tahun (2010-2015), ekspor udang nasional ke Benua Biru ternyata mengalami penurunan dengan rata-rata ekspor hanya sekitar 3.700 ton saja per tahun. Sementara itu produksi perikanan tangkap Indonesia sendiri, di mana udang adalah salah satu komoditasnya, mencapai 5,8 juta ton pada 2012 dan 6,1 juta ton pada 2013.

---

<sup>84</sup> Herdiawan, Didit. (2012). *Ketahanan Pangan dan Radikalisme*. Jakarta (ID).

Besaran yang lebih rendah ditunjukkan oleh produksi budidaya ikan nasional, yaitu 3,1 juta ton di tahun 2012 dan meningkat sedikit menjadi 3,8 juta ton setahun kemudian.

**Grafik 3.2. Ekspor Udang Indonesia ke Eropa, 2010-2015**



Sumber: *Food Outlook: Biannual Report on Global Food Markets*,  
FAO UN, 2015, data diolah oleh penulis

Kondisi ini tentu perlu mendapat perhatian serius. Sebagai negara kepulauan yang memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia, terutama apabila kita memosisikan diri kita sebagai bangsa bahari, mestilah timbul pertanyaan kritis di dalam benak kita terhadap pengelolaan potensi perikanan dan kelautan selama ini, seperti, apakah perlu hal tersebut diangkat sebagai isu nasional supaya bisa memancing lahirnya solusi kolektif dari bangsa ini untuk mengatasinya. Pemanfaatan potensi perikanan dan kelautan, tentu saja, ditujukan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, serta untuk mempertegas posisi tawar Indonesia di dunia internasional.

Di bab ini akan dibahas potensi industri pangan maritim nasional dengan bertolak pada data-data yang dikeluarkan pemerintah, dalam hal ini Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP). Potensi industri pangan maritim nasional itu sendiri dibatasi ke dalam enam hal berikut: perikanan tangkap, perikanan budidaya, industri pengolahan, rumput laut, usaha garam rakyat dan potensi herbal maritim.

### 3.1 Perikanan Tangkap

Kontribusi sektor kelautan dan perikanan terhadap perekonomian nasional masih terlihat minim, yaitu di kisaran 4% saja per tahun, di mana subsektor perikanan memberikan sumbangan dominan dibandingkan subsektor lainnya. Dalam catatan pemerintah, subsektor perikanan dibagi menjadi dua, yakni perikanan tangkap dan perikanan budidaya, yang kemudian dibagi ke dalam sebelas wilayah pengelolaan ikan. Selama periode 2009-2013, rata-rata total produksi perikanan tangkap nasional adalah 5,6 juta ton atau senilai 73,8 triliun rupiah per tahun. Jumlah ini didominasi oleh yang bersumber dari laut sebesar 5,3 juta ton; yang bersumber dari perairan umum hanya mencapai 0,3 juta ton saja per tahun.

Produksi perikanan tangkap ini didominasi empat jenis komoditas utama, yaitu tuna, cakalang, tongkol dan udang. Kontribusi produksi perikanan tangkap adalah sebesar 47,6% terhadap total nilai produksi perikanan nasional pada tahun 2013. Hal tersebut bisa tercapai salah satunya berkat peranan dari rumah tangga perikanan/perusahaan perikanan (RTP/PP) yang jumlahnya terus tumbuh setiap tahunnya. Menurut catatan sementara pemerintah, jumlahnya hampir satu juta unit.

Jumlah RTP/PP di atas secara berurutan didominasi oleh RTP/PP perahu tanpa motor, kemudian motor tempel, kapal motor dan tanpa perahu. Pada tahun 2014, dibandingkan dengan catatan tahun sebelumnya, RTP/PP tumbuh sebesar 1,62% di laut dan 0,97% di perairan umum.

Dari sisi tenaga kerja, jumlah nelayan tahun 2013 mengalami penurunan sebesar 3,96% dibandingkan tahun sebelumnya. Penurunan jumlah nelayan ini terjadi sebesar 4,98% di laut pada tahun 2013, atau sebanyak 2,16 juta orang. Akan tetapi, jumlah nelayan di perairan umum justru mengalami kenaikan, yakni sebesar 0,98%, atau 475 ribu orang. Kondisi perikanan tangkap nasional per triwulan III-2015 secara ringkas disajikan dalam tabel berikut ini.

**Tabel 3.9. Data Perikanan Tangkap Nasional**

| Tahun | Total Produksi (ribu ton) |      | RTP/PP (buah)       |                     | Jumlah Nelayan (orang) |                     | Jumlah Perahu (unit) |                     |                     |
|-------|---------------------------|------|---------------------|---------------------|------------------------|---------------------|----------------------|---------------------|---------------------|
|       | Laut                      | Umum | Laut                | Umum                | Laut                   | Umum                | Tanpa Motor          | Motor Tempel        | Kapal Motor         |
| 2009  | 4.812                     | 296  | 601.138             | 309.932             | 2.169.279              | 472.688             | 193.798              | 236.632             | 157.211             |
| 2010  | 5.039                     | 345  | 575.308             | 313.849             | 2.162.442              | 457.835             | 172.907              | 231.333             | 164.150             |
| 2011  | 5.346                     | 369  | 595.201             | 324.928             | 2.265.213              | 489.965             | 170.938              | 225.786             | 185.121             |
| 2012  | 5.436                     | 394  | 627.416             | 321.068             | 2.278.388              | 470.520             | 172.333              | 245.819             | 198.538             |
| 2013  | 5.707                     | 408  | 671.625             | 315.333             | 2.164.969              | 475.126             | 175.510              | 237.625             | 226.573             |
| 2014  | 6.037                     | 420  | 678.160             | 320.440             | 2.210.195              | 529.688             | 625.633              | 238.010             | 222.557             |
| 2015* | 4.394                     | 325  | Data tidak tersedia | Data tidak tersedia | Data tidak tersedia    | Data tidak tersedia | Data tidak tersedia  | Data tidak tersedia | Data tidak tersedia |

\* Angka sementara yang bersumber dari Analisis Data Pokok KKP 2015, Pusat Data, Statistik dan Informasi, KKP

Sumber: Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2015, Pusat Data, Statistik dan Informasi, KKP, data diolah Penulis.

Jika dibandingkan dengan produksi tahun 2014, produksi perikanan tangkap nasional sampai dengan triwulan III-2015 (angka sementara) mengalami penurunan sebesar 0,94%. Adapun kontribusi penurunan terbesar diberikan oleh menurunnya kinerja produksi perikanan tangkap laut sebesar 0,79%. Penurunan produksi juga terjadi pada perikanan di perairan umum sebesar 2,85%.

Namun meskipun begitu, kendati secara total produksi perikanan tangkap mengalami penurunan, produksi komoditas utama seperti tuna, tongkol dan cakalang justru mengalami kenaikan, masing-masing sebesar 15,47%, 5,65%, dan 15,79%. Ini bisa dilihat sebagai indikasi bahwa produksi perikanan tangkap kita memiliki masa depan.

Terkait perikanan tangkap ini, sebagai upaya untuk menjaga kelestarian ekosistem laut nasional, juga untuk menghindari ketidakefisienan dalam menangkap ikan, Susi Pudjiastuti selaku Menteri Kelautan dan Perikanan, pada tahun 2015, membuat Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan No. 2/Permen-KP/2015 tentang Larangan Penggunaan Alat Penangkapan Ikan Pukat

Hela (*Trawls*) dan Pukat Tarik (*Seine Nets*) di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia. Diberlakukannya peraturan ini kemudian, terlepas dari maksud baik di baliknya, mendapat respons negatif dari banyak nelayan, terutama nelayan-nelayan kecil yang terbiasa menggunakan alat-alat tangkap yang dilarang itu ketika menangkap ikan. Salah satu alat tangkap yang dilarang itu adalah cantrang. Cantrang berada di bawah klasifikasi pukat tarik<sup>85</sup>.

Data KKP menunjukkan bahwa tren penggunaan alat penangkap ikan jenis dogol, termasuk cantrang di dalamnya, mengalami peningkatan secara nasional pada periode 2001-2002, dari semula 10.314 buah menjadi 28.442 buah. Meskipun data ini adalah data lama, setidaknya ia bisa dijadikan indikasi bahwa dogol, termasuk cantrang di dalamnya, adalah alat tangkap yang umum dipakai nelayan-nelayan kita<sup>86</sup>.

Peraturan tentang pelarangan sejumlah alat tangkap ikan ini kiranya perlu juga mempertimbangkan kontribusi perikanan tangkap nasional terhadap total produksi perikanan nasional. Dari data KKP yang diolah *Tirto.id*, terlihat bahwa proporsi hasil perikanan tangkap hanyalah sekitar sepertiga saja dari produksi perikanan di Indonesia. Pada 2012, misalnya, kontribusi perikanan tangkap terhadap total produksi perikanan nasional hanya sebesar 37,6%. Proporsi ini menurun drastis di tahun 2016 menjadi hanya 29,06% saja<sup>87</sup>.

Dengan dilarangnya penggunaan cantrang dan sejumlah alat tangkap lain, yang justru terbiasa digunakan oleh banyak nelayan kita, mungkinkah ini akan berdampak pada semakin menurunnya proporsi perikanan tangkap terhadap total produksi perikanan nasional? Seiring berjalannya waktu kita akan melihatnya sendiri. Yang pasti, sebagai respons aktif terhadap penolakan dan atau keberatan dari banyak nelayan baru-baru ini, tepatnya saat buku ini ditulis, pemerintah, lewat KKP, memperpanjang penundaan larangan penggunaan cantrang hingga batas waktu yang tidak ditentukan. KKP berharap dengan ini para nelayan bisa mengalami masa transisi yang lebih baik (baca: tidak memberatkan mereka) dan

---

<sup>85</sup> Tirto.id. (2018). Polemik *Cantrang dan Angka Perikanan Tangkap Indonesia*. Diakses pada 20 Januari 2018. <https://tirto.id/polemik-cantrang-dan-angka-perikanan-tangkap-indonesia-cDI6>.

<sup>86</sup> *Ibid.*

<sup>87</sup> *Ibid.*



demi menghindari penyalahgunaan dalam pelaksanaannya KKP menyatakan akan membuat satuan tugas (satgas) untuk pengalihan alat tangkap. Ini secara resmi dikatakan Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti pada Kamis, 18 Januari lalu, di gedung KKP, Jakarta Pusat<sup>88</sup>.

### **3.2 Perikanan Budidaya**

Perikanan budidaya merupakan sektor produksi pangan yang paling pesat perkembangannya di dunia. Diperkirakan, produksi perikanan budidaya dunia akan berlipat-ganda dalam 15-20 tahun mendatang. Pertumbuhan perikanan budidaya di masa yang akan datang merupakan kunci dari penyediaan pasokan ikan dalam sistem perikanan untuk pangan nasional, regional dan global, di samping tentunya juga akan menyerap banyak tenaga kerja; di saat yang sama, menjaga ikan agar tersedia di tingkat harga yang layak bagi konsumen yang minim sumber daya<sup>89</sup>.

Komparasi data tahun 2013 dan 2009 menunjukkan besarnya potensi lahan untuk budidaya perikanan Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari kecilnya luas area yang sudah dimanfaatkan dibandingkan yang tersedia. Dari tiga juta hektare lahan potensi tambak, misalnya, hanya 22% saja yang dimanfaatkan. Sementara untuk budidaya kolam, dari luas 541 ribu hektare, baru termanfaatkan sekitar 32,6% saja. Untuk perairan umum, dari 158 ribu hektare potensinya, hanya 0,98% saja yang telah dimanfaatkan bagi perikanan budidaya. Untuk lahan minapadi, dari 1,5 juta hektare yang tersedia, pemanfaatannya untuk budidaya perikanan baru sebesar 8% saja. Untuk potensi laut sendiri, dari 12 juta hektare, baru 2,7% saja yang telah dimanfaatkan.

Volume produksi perikanan budidaya terus mengalami peningkatan. Dari sekitar 4,7 juta ton pada tahun 2009, naik menjadi 13,3 juta ton di tahun 2013, dengan rata-rata produksi 8,4 juta ton per tahun dalam kurun waktu lima tahun. Produksi perikanan budidaya ini setara dengan rata-rata 71,6 triliun rupiah per tahun.

---

<sup>88</sup> Kompas.com. (2018). *KKP Bentuk Satgas untuk Kawal Pengalihan Cantrang*. Diakses pada 20 Januari 2018. <http://ekonomi.kompas.com/read/2018/01/18/114000126/kkp-bentuk-satgas-untuk-kawal-proses-pengalihan-cantrang->.

<sup>89</sup> Phillips, M. *Menjelajahi Masa Depan Perikanan Budidaya Indonesia*. WorldFish, 2016.

**Gambar 3.2. Kawasan Perikanan Budidaya Indonesia dengan Persentase Produksi Nasionalnya**



Sumber: *WorldFish*, 2016

Tren positif juga tampak pada keterlibatan sumber daya manusia (SDM), rumah tangga dan perusahaan dalam produksi perikanan budidaya setiap tahunnya selama 2009-2013. Jumlah rumah tangga perikanan (RTP) dan perusahaan perikanan (PP) tumbuh dengan rata-rata 4,9% per tahun. Sementara itu jumlah pembudidaya sendiri meningkat dengan rata-rata 11,79% per tahun selama kurun waktu yang dimaksud.

**Tabel 3.10. Data Pelaku Perikanan Budidaya Nasional**

| Tahun        | Jumlah RTP/PP berdasarkan Jenis Budidaya (unit)       |                  |                  |                |                |                  |
|--------------|-------------------------------------------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|------------------|
|              | Laut                                                  | Tambak           | Kolam            | Karamba        | Jaring Apung   | Mina Padi        |
| 2009         | 119.851                                               | 232.543          | 759.694          | 57.556         | 27.034         | 183.819          |
| 2010         | 160.241                                               | 256.579          | 798.732          | 65.911         | 26.705         | 208.394          |
| 2011         | 163.181                                               | 253.795          | 848.770          | 66.375         | 31.232         | 212.434          |
| 2012         | 186.357                                               | 236.806          | 927.755          | 67.874         | 30.411         | 221.244          |
| 2013         | 192.871                                               | 245.390          | 966.229          | 56.069         | 35.311         | 171.558          |
| <b>Total</b> | <b>822.501</b>                                        | <b>1.225.113</b> | <b>4.301.180</b> | <b>313.785</b> | <b>150.693</b> | <b>997.449</b>   |
|              | Jumlah Pembudidaya berdasarkan Jenis Budidaya (orang) |                  |                  |                |                |                  |
| 2009         | 278.613                                               | 470.828          | 1.332.782        | 87.766         | 39.958         | 283.246          |
| 2010         | 498.001                                               | 553.325          | 1.536.082        | 104.917        | 62.692         | 407.230          |
| 2011         | 517.340                                               | 586.495          | 1.623.700        | 119.719        | 79.310         | 417.370          |
| 2012         | 527.033                                               | 674.555          | 1.865.662        | 198.470        | 81.836         | 467.225          |
| 2013         | 601.286                                               | 634.043          | 1.959.282        | 159.982        | 78.859         | 400.111          |
| <b>Total</b> | <b>2.422.273</b>                                      | <b>2.919.246</b> | <b>8.317.508</b> | <b>670.854</b> | <b>342.655</b> | <b>1.975.182</b> |

Sumber: Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2014, Pusat Data, Statistik dan Informasi, KKP, data diolah Penulis.

Seperti dilansir *Tirto.id* (17/01/2018), hasil perikanan budidaya adalah penyumbang terbesar dalam produksi perikanan nasional, jauh di atas hasil perikanan tangkap. Pada 2012, kontribusinya sebesar 62,4% dari total produksi nasional yang tercatat sebesar 15,5 juta ton. Proporsi ini terus meningkat dari tahun ke tahun hingga mencapai 70,94% di tahun 2016, atau sebesar 23,51 juta ton<sup>90</sup>.

Menurut Cocon, *Aquaculture Analyst* pada Divisi Penelitian dan Pengabdian Masyarakat, sebagaimana dilansir *Kompas.com* (24/07/2017), ke depannya perikanan budidaya akan menjadi ujung tombak pemenuhan kebutuhan pangan berbasis ikan. Ini salah satunya diakibatkan kekhawatiran negara-negara di dunia akan kemungkinan menurunnya potensi lestari sumber daya ikan yang

<sup>90</sup> Tirto.id. (2018). *Polemik Cantrang dan Angka Perikanan Tangkap Indonesia*. Diakses pada 20 Januari 2018. <https://tirto.id/polemik-cantrang-dan-angka-perikanan-tangkap-indonesia-cDI6>.

ada apabila penyediaan ikan dunia dibebankan begitu besar kepada perikanan tangkap. Perikanan budidaya menjadi sebuah alternatif, dengan kata lain; dan ia sebuah alternatif yang menjanjikan. Sebagai gambaran, kontribusi perikanan budidaya terhadap pemenuhan kebutuhan konsumsi ikan dunia telah mengalami kenaikan signifikan, dari semula 7% pada tahun 1974 menjadi 39% pada tahun 2004, dan peningkatan ini terus terjadi di tahun-tahun berikutnya. FAO bahkan memprediksi di masa mendatang perikanan budidaya akan menjadi barometer utama dalam menopang kebutuhan gizi berbasis ikan bagi masyarakat global (FAO, 2016)<sup>91</sup>.

Di dalam negeri sendiri, kinerja produksi perikanan budidaya menunjukkan tren positif, di mana pada 2014 Indonesia tercatat sebagai produsen perikanan budidaya terbesar kedua di dunia, dengan kontribusi sebesar 14,22%, hanya kalah dari Tiongkok dengan kontribusi sebesar 58,16%<sup>92</sup>.

Pemerintah, lewat KKP, telah menyiapkan program pembangunan perikanan budidaya untuk tahun 2018. Beberapa program prioritas yang terus didorong di berbagai daerah oleh KKP, melalui Ditjen Perikanan Budidaya, adalah sebagai berikut: (1) bantuan benih ikan sebanyak 200 juta ekor; (2) revitalisasi KJA sebanyak 300 unit (1.200 lubang); (3) dukungan sarana usaha budidaya sebanyak 750 paket; (4) pengembangan sentra kelautan dan perikanan terpadu (SKPT) di 3 lokasi; (5) pengembangan budidaya lele lewat sistem bioflok sebanyak 300 unit usaha; (6) pengembangan minapadi seluas 500 hektare; dan (7) pengembangan pakan mandiri sebanyak 250 paket<sup>93</sup>.

Di samping itu, KKP pun, melalui Ditjen Perikanan Budidaya, telah menjajaki kesepakatan kerja sama dengan PT Bank Mandiri (Persero) untuk mendukung pengembangan usaha di bidang perikanan budidaya, seperti pemberian fasilitas kredit bagi pelaku usaha perikanan budidaya melalui skim kredit mikro, dukungan program *corporate social responsibility* (CSR) yang akan difokuskan dalam

---

<sup>91</sup> Cocon. (2017). *Nilai Strategis Perikanan Budidaya dalam Menopang Ketahanan Pangan*. Diakses pada 20 Januari 2018. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/07/24/161733226/nilai-strategis-perikanan-budidaya-dalam-menopang-ketahanan-pangan>.

<sup>92</sup> *Ibid.*

<sup>93</sup> KKP News. (2017). *KKP Siapkan Program Pembangunan Perikanan Budidaya 2018*. Diakses pada 20 Januari 2018. <http://news.kkp.go.id/index.php/kkp-siapkan-program-pembangunan-perikanan-budidaya-2018/>.

mendukung pengembangan perikanan budidaya, dan fasilitas mini anjungan tunai (ATM) di Unit Pelaksana Teknis lingkup Ditjen Perikanan Budidaya<sup>94</sup>.

Hal lainnya yang juga telah dilakukan KKP sebagai upaya untuk mengembangkan perikanan budidaya nasional adalah menyediakan dan meresmikan layanan sistem perizinan *online* bernama AkuBisa (Aplikasi Kegiatan Usaha Bisnis Akuakultur). Dirjen Perikanan Budidaya Slamet Soebjacto, mengharapkan tersedianya dan diresmikannya AkuBisa ini akan lebih meningkatkan kualitas layanan, terutama dalam hal ketepatan dan efisiensi waktu<sup>95</sup>.

Selain itu KKP pun, kembali melalui Ditjen Perikanan Budidaya, melibatkan FAO dalam upaya mengatasi persoalan pemenuhan kebutuhan pakan ikan berkualitas. Sebagaimana dilansir *Maritim News Online* (07/04/2017), pada 2019 diperkirakan total produksi perikanan budidaya nasional mencapai 31,3 juta ton, dengan 11,7 juta ton adalah produksi ikan. Untuk memenuhi angka capaian produksi ikan tersebut, dibutuhkan setidaknya 14 juta ton pakan ikan<sup>96</sup>.

Menurut Slamet Soebjacto, isu pakan ikan ini adalah hal penting yang perlu menjadi fokus perhatian bersama karena pakan adalah penyusun terbesar biaya produksi usaha budidaya, sementara itu harga pakan pabrikan cenderung meningkat yang berdampak pada turunnya efisiensi usaha budidaya. Kondisi ini dipicu oleh keterbatasan industri pakan dalam memanfaatkan bahan baku lokal untuk dijadikan pakan ikan, sehingga mau tidak mau industri pakan dalam negeri masih bergantung pada bahan baku impor, terutama untuk tepung ikan<sup>97</sup>.

Wujud kerja sama KKP dengan FAO adalah pengembangan pakan mandiri di Indonesia. FAO setuju untuk mengalokasikan bantuan senilai kurang lebih 3,24 miliar rupiah. Fokus kerja sama terdiri dari empat hal, yakni: (1) penyediaan informasi dasar terkait ketersediaan suplai bahan baku, kebutuhan nutrisi, jenis

---

<sup>94</sup> *Ibid.*

<sup>95</sup> Tempo.co. (2017). *Urus Izin Perikanan Budidaya Kini Bisa Online*. Diakses pada 20 Januari 2018. <https://bisnis.tempo.co/read/1027718/urus-izin-perikanan-budidaya-kini-bisa-online>.

<sup>96</sup> MNOL. (2018). *Libatkan FAO, Ditjen Perikanan Budidaya Dorong Pakan Mandiri Nasional*. Diakses pada 20 Januari 2018. <http://maritimnews.com/libatkan-fao-ditjen-perikanan-budidaya-dorong-pakan-mandiri-nasional/>.

<sup>97</sup> *Ibid.*

dan formulasi pakan—khususnya pakan ikan patin; (2) pemanfaatan varian bahan baku pakan ikan lokal yang potensial; (3) perbaikan formulasi dan kualitas pakan ikan yang diproduksi kelompok GERPARI; dan (4) optimalisasi strategi *farm feed management*<sup>98</sup>.

### 3.3 Industri Pengolahan Kelautan dan Perikanan

Industri pengolahan hasil perikanan adalah salah satu agroindustri yang memanfaatkan hasil perikanan sebagai bahan baku untuk menghasilkan suatu produk yang bernilai tambah lebih tinggi<sup>99</sup>. Pengembangan produk-produk kelautan dan perikanan membuat potensi alamiah yang ada jadi memiliki nilai jual dan posisi tawar yang (jauh) lebih tinggi di pasar.

Dalam satelit kelautan dan perikanan nasional, industri pengolahan ini memberikan kontribusi paling rendah terhadap PDB Indonesia, yaitu 0,3% pada tahun 2009; dan mengalami penurunan menjadi 0,28% setahun kemudian atas dasar harga berlaku. Sementara itu jika menggunakan harga konstan tahun 2000, sumbangan industri pengolahan berada pada angka 2,55% pada tahun 2010.

Kontribusi tersebut setara dengan nilai 17 triliun rupiah (2009) dan 18,3 triliun rupiah (2010) atas dasar harga berlaku. Sedangkan dengan menggunakan harga konstan tahun 2000, sumbangan industri pengolahan ini bernilai 9,3 triliun rupiah (2009) dan 9,5 triliun rupiah (2010).

Industri pengolahan kelautan dan perikanan nasional dibedakan menjadi dua kategori, yaitu (1) industri besar dan sedang dan (2) industri kecil dan rumah tangga, di mana kontribusi terbesar berasal dari industri besar dan sedang, yakni sekitar dua kali kontribusi industri kecil dan rumah tangga.

Data tahun 2014 menunjukkan jumlah unit pengolahan ikan berjumlah 60.163 unit yang tersebar di enam kawasan, yaitu Sumatera, Jawa, Bali-Nusa Tenggara, Kalimantan, Sulawesi dan Maluku-Papua. Di tahun 2013, diperkirakan jumlah tenaga kerja yang terserap adalah sebesar 1,4 juta jiwa.

---

<sup>98</sup> *Ibid.*

<sup>99</sup> Ibrahim, B. (2004) *Pendekatan Penerapan Produksi Bersih pada Industri Pengolahan Hasil Perikanan*. Buletin Teknologi Hasil Perikanan.

Secara ringkas kinerja industri pengolahan dan perikanan disarikan dalam tabel berikut ini.

**Tabel 3.11. Data Kinerja Industri Pengolahan dan Perikanan Nasional**

| Tahun  | Kontribusi Industri Pengolahan Kelautan dan Perikanan Nasional |      |                              |      |                                 |      |                              |      |
|--------|----------------------------------------------------------------|------|------------------------------|------|---------------------------------|------|------------------------------|------|
|        | Industri Besar dan Sedang                                      |      |                              |      | Industri Kecil dan Rumah Tangga |      |                              |      |
|        | PDB Harga Berlaku (Rp triliun)                                 | %    | PDB Harga Konstan tahun 2000 | %    | PDB Harga Berlaku (Rp triliun)  | %    | PDB Harga Konstan tahun 2000 | %    |
| 2009   | 10.5                                                           | 0.19 | 5.9                          | -    | 6.5                             | 0.12 | 3.4                          | -    |
| 2010   | 11.5                                                           | 0.18 | 6                            | 2.61 | 6.8                             | 0.11 | 3.5                          | 2.45 |
| 2011*  | 12.4                                                           | 0.17 | 6.3                          | 4.11 | 7.3                             | 0.10 | 3.6                          | 3.50 |
| 2012** | 13.6                                                           | 0.16 | 6.6                          | 5.61 | 8                               | 0.10 | 3.8                          | 4.45 |

\*angka sementara, \*\*angka sangat sementara

Sumber: Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2014, Pusat Data, Statistik dan Informasi, KKP, data diolah Penulis

Industri pengolahan hasil kelautan kita saat ini masihlah jauh dari kata optimal. Industri pengalengan ikan, misalnya. Direktur Jenderal Industri Agro Kemenperin Panggah Susanto, seperti dilansir *Liputan6.com* (19/01/2018), mengatakan bahwa pertumbuhan industri ini di negara-negara tetangga seperti Singapura, Malaysia dan Thailand lebih cepat daripada pertumbuhan di dalam negeri—kontras sekali dengan modal geografis yang kita miliki<sup>100</sup>.

Pengembangan industri pengolahan kelautan dan perikanan sangat penting untuk meningkatkan nilai tawar produk kelautan dan perikanan kita. Tanpa industri pengolahan yang maju, ekspor produk kelautan dan perikanan kita cenderung didominasi oleh bahan baku, bukan olahan yang nilai jualnya bisa

<sup>100</sup> Liputan6.com. (2018). *Kemenperin Ingin Industri Pengolahan Ikan Naik di Atas 10 Persen*. Diakses pada 20 Januari 2018. <http://bisnis.liputan6.com/read/3232002/kemenperin-ingin-industri-pengolahan-ikan-naik-di-atas-10-persen>.

jauh lebih tinggi. Tentu saja, dalam membangunnya dibutuhkan modal finansial yang tidak sedikit. Terkait hal ini pemerintah bisa memanfaatkan ketertarikan negara-negara tetangga dalam menanam investasi di industri pengolahan kelautan dan perikanan di tanah air, seperti Vietnam<sup>101</sup>. Dalam hal ini nilai tawar yang kita miliki cukup tinggi, mengingat daya tangkap ikan di laut Indonesia terbilang besar dibandingkan dengan negara-negara lain, sebuah indikasi bahwa stok produk perikanan dan kelautan kita masih bagus, sebagaimana pernah dikemukakan Dirjen Penguatan Daya Saing Produk Kelautan dan Perikanan (PDSPKP) KKP Nilanto Perbowo<sup>102</sup>.

### 3.4 Rumput Laut

Sebagai salah satu produk industri budidaya perikanan, kontribusi rumput laut cukup tinggi. Pada 2013, pertumbuhannya relatif lebih besar dari komoditas budidaya lain. Produksi rumput laut meningkat sebesar 33,23% selama lima tahun terakhir (2009-2013).

Dari total produksi perikanan budidaya sebesar 13,3 juta ton pada tahun 2013, tujuh puluh persennya disumbangkan oleh komoditas rumput laut. Kondisi ini tentunya mengukuhkan nilai strategis komoditas rumput laut dalam menopang perekonomian nasional. Tabel berikut menyajikan secara lengkap perbandingan produksi rumput laut dibandingkan komoditas utama perikanan budidaya lainnya.

---

<sup>101</sup> Detik.com. (2016). *Vietnam Bidik Investasi di Industri Pengolahan Ikan RI*. Diakses pada 20 Januari 2018. <https://finance.detik.com/industri/d-3317944/vietnam-bidik-investasi-di-industri-pengolahan-ikan-ri>.

<sup>102</sup> *Ibid.*



**Tabel 3.12. Produksi Perikanan Budidaya Nasional**

| Jenis Komoditas | Tahun, Produksi (ton) |                  |                  |                  |                   |                   |
|-----------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
|                 | 2009                  | 2010             | 2011             | 2012             | 2013              | 2014*             |
| Rumput Laut     | 2.963.556             | 3.915.017        | 5.170.201        | 6.514.854        | 9.298.474         | 10.234.357        |
| Udang           | 338.060               | 380.972          | 400.385          | 415.703          | 645.955           | 592.219           |
| Kerapu          | 5.073                 | 10.398           | 10.580           | 11.950           | 18.864            | 12.430            |
| Kakap           | 6.400                 | 5.738            | 5.236            | 6.198            | 6.735             | 4.439             |
| Bandeng         | 328.288               | 421.757          | 467.449          | 518.939          | 627.333           | 621.393           |
| Ikan Mas        | 249.279               | 282.695          | 332.206          | 374.366          | 412.703           | 484.110           |
| Nila            | 323.389               | 464.191          | 567.078          | 695.063          | 914.778           | 912.613           |
| Lele            | 144.755               | 242.811          | 337.577          | 441.217          | 543.774           | 613.120           |
| Patin           | 109.685               | 147.888          | 229.267          | 347.000          | 410.883           | 403.133           |
| Gurame          | 46.254                | 56.889           | 64.252           | 84.681           | 94.605            | 108.180           |
| Lainnya         | 193.826               | 349.568          | 344.731          | 265.580          | 326.801           | 535.355           |
| <b>Total</b>    | <b>4.708.565</b>      | <b>6.277.923</b> | <b>7.928.962</b> | <b>9.675.553</b> | <b>13.300.906</b> | <b>14.521.349</b> |

\*angka sementara

Sumber: Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2014,  
Pusat Data, Statistik dan Informasi, KKP

Ekspor rumput laut Indonesia sudah berhasil menysasar berbagai negara. Negara-negara utama pengimpor rumput laut asal Indonesia di antaranya adalah Tiongkok, Jepang, Amerika Serikat, Denmark, Jerman, Filipina dan Vietnam. Tahun 2015 volume ekspor rumput laut Indonesia mencapai 211,871 ribu ton atau senilai 205,32 juta dolar AS. Pada tahun 2016, volume ini sedikit menurun ke angka 188,298 ribu ton atau senilai 161,801 juta dolar AS. Kendati demikian, hal tersebut tidak memengaruhi posisi rumput laut sebagai komoditas hasil perikanan budidaya paling kontributif setelah udang<sup>103</sup>.

<sup>103</sup> KKP News. (2017). *KKP Sasar Rumput Laut sebagai Komoditas Unggulan Budidaya*. Diakses pada 20 Januari 2018. <http://news.kkp.go.id/index.php/kkp-sasar-rumput-laut-sebagai-komoditas-unggulan-budidaya/>.

Produksi rumput laut Indonesia sendiri terus meningkat setiap tahunnya dengan kenaikan rata-rata sebesar 22,25% per tahun dengan nilai produksi yang juga naik rata-rata 11,8% per tahun. Tahun 2013, produksi rumput laut nasional sebanyak 9,31 juta ton atau senilai 11,59 triliun rupiah; tahun berikutnya naik menjadi 10,07 juta ton atau senilai 21,71 triliun rupiah; dan tahun berikutnya lagi naik lagi mencapai angka 11,27 juta ton, atau senilai 13,2 triliun rupiah. Pada 2016 produksinya naik lagi menjadi 11,69 juta ton<sup>104</sup>.

Keunggulan lainnya komoditas rumput laut adalah ia cocok dengan program ekonomi biru (*blue economy*) yang tengah digalakan pemerintah, seperti di Lombok. Dirjen Perikanan Budidaya Kelautan dan Perikanan Slamet Soebjanto mengatakan, masyarakat Lombok tidak hanya mengekspor rumput laut dalam bentuk mentah, tetapi juga memanfaatkannya untuk kebutuhan industri dalam negeri; dan limbahnya pun digunakan untuk pupuk, pakan ikan dan pakan ternak. Dengan kata lain, tidak ada limbah alias nirlimbah (*zero waste*)<sup>105</sup>.

Saat ini Indonesia adalah produsen rumput laut terbesar kedua setelah Tiongkok<sup>106</sup>.

### 3.5 Usaha Garam Rakyat

Kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari dua per tiga wilayah perairan dengan iklim yang relatif stabil, juga dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia, sangat mendukung untuk menjadikan Indonesia sebagai produsen garam dunia, bahkan salah satu yang terbesar dan terbaik. Namun ironisnya, untuk memenuhi kebutuhan garam dalam negeri saja kita belum mampu; kita masih senantiasa mengimpor garam dari luar negeri tahun demi tahun, terutama untuk kebutuhan industri.

Data pemerintah tahun 2014 menunjukkan bahwa pada 2010-2012 sektor industri membutuhkan garam rata-rata 1,8 juta ton, sementara rata-rata kebutuhan garam untuk konsumsi adalah 1,3 juta ton. Pemenuhan kebutuhan

---

<sup>104</sup> *Ibid.*

<sup>105</sup> Bisnis.com. (2017). *Rumput Laut Komoditas Andalan Ekonomi Biru*. Diakses pada 20 Januari 2018. <http://industri.bisnis.com/read/20170918/99/690895/rumput-laut-komoditas-andalan-ekonomi-biru>.

<sup>106</sup> *Ibid.*

garam itu sendiri dilakukan dengan cara mengimpornya, dengan rata-rata 1,7 juta ton untuk sektor industri dan 672 tibu ton untuk konsumsi rumah tangga.

Produksi garam nasional sendiri, untuk periode 2011-2013, rata-rata sebesar 1,6 juta ton per tahun, yang dihasilkan dari sekitar 26,8 ribu hektare lahan tambak. Kondisi ini memberi gambaran bahwa produktivitas garam nasional masihlah belum berada pada kapasitas yang optimal.

Namun tentu, kenyataan di lapangan tidak sesederhana itu.

Pada pertengahan tahun 2017 pemerintah mengimpor 75 ribu ton garam konsumsi dari Australia. Alasannya, seperti dijelaskan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Darmin Nasution, adalah karena produksi garam lokal saat itu mengalami penurunan. Penurunan produksi ini sendiri salah satunya diakibatkan tidak cukup lamanya musim kemarau pada tahun itu, yang tentu saja juga diikuti oleh tidak maksimal dan kurang efisiennya penambakan garam; atau sebut saja, belum cukup majunya penambakan garam kita sebagai sebuah industri. Dengan demikian, impor garam menjadi sesuatu yang tak terelakkan. Darmin menambahkan bahwa senang tidak senang kita memang senantiasa mengimpor garam dari dulu<sup>107</sup>.

Merujuk pada hasil riset Forum Diskusi Ekonomi Politik (FDEP), belum mampunya Indonesia memenuhi kebutuhan garam dalam negeri disebabkan oleh beberapa faktor. *Pertama*, musim kemarau di Indonesia terlalu pendek, hanya 4-5 bulan saja, jauh di bawah Australia sebagai salah satu negara pengekspor garam terbesar dunia yang iklim panasnya hampir di sepanjang tahun. *Kedua*, kelembapan udara di Indonesia cukup tinggi, sekitar 60-70%, yang tentu saja menghambat proses penguapan air laut menjadi kristal garam, jauh di atas Australia yang hanya sekitar 20-30% saja. *Ketiga*, produksi garam di Indonesia masih dilakukan secara tradisional, yang menyebabkan masih relatif rendahnya mutu garam yang dihasilkan, di mana kadar natrium klorida (NaCl) yang terkandung di dalam garam yang dihasilkan tersebut hanya berada di kisaran 88-92,5%; berbeda dengan mutu garam Australia yang kadar NaCl-

---

<sup>107</sup> Kumparan. (2017). *Punya Garis Pantai Terpanjang Kedua Dunia, Tapi Indonesia Impor Garam?* Diakses pada 21 Januari 2018. <https://kumparan.com/@kumparannews/punya-garis-pantai-terpanjang-kedua-dunia-tapi-indonesia-impor-garam>.

nya mencapai 96% akibat penerapan inovasi teknologi (isolator) dalam proses produksinya. *Keempat*, petambak garam rakyat di Indonesia kurang mendapat pembinaan dari pemerintah sehingga mereka kesulitan menaikkan produktivitas dan mutu garam; lagi-lagi tertinggal dari Australia, di mana di sana tambak-tambak garam dikelola oleh SDM yang profesional. *Kelima*, luas area tambak garam rakyat di Indonesia tergolong sempit dan berpencar-pencar, rata-rata seluas 0,5 hektare saja per tambak, berbeda dengan lahan tambak garam di Australia yang selain luas juga tertata rapi.

Kelima faktor tersebut membuat produksi garam Indonesia tidak cukup besar untuk memenuhi kebutuhan garam dalam negeri. Dalam kondisi normal, rata-rata produksi garam rakyat di Indonesia adalah 60 ton per hektare tambak garam. Di Australia, sebagai perbandingan, per hektare tambak garam bisa menghasilkan 350 ton<sup>108</sup>.

Selama ini kontribusi produksi garam nasional didominasi oleh petani garam atau usaha garam rakyat, dengan proporsi di kisaran 85%, dan sisanya oleh PT Garam Indonesia. Data KKP menunjukkan bahwa untuk tahun 2014 proporsi kontribusi produksi usaha garam rakyat adalah 85,63%. Proporsi ini relatif stabil sejak 2011<sup>109</sup>.

Dengan besarnya proporsi kontribusi usaha garam rakyat terhadap penyediaan garam nasional, permasalahan yang kita hadapi adalah, seperti telah disinggung tadi, masih tradisionalnya cara-cara produksi garam, begitu juga pengolahannya. Ini mengakibatkan garam hasil produksi petambak banyak yang tidak memenuhi standar untuk garam industri, sehingga pemenuhan garam untuk kebutuhan industri mau tidak mau dilakukan dengan importasi garam<sup>110</sup>. Langkah yang diambil pemerintah pada akhirnya adalah mengalokasikan garam hasil petambak sebagai garam rumah tangga, dengan perbaikan sistemik dalam upaya meningkatkan kesejahteraan para petambak seperti dengan memberantas praktik kartel garam dan membolehkan para petambak

---

<sup>108</sup> *Ibid.*

<sup>109</sup> Pratomo, Nugroho. (2017). *Menuju Industri Garam Rakyat yang Modern*. Diakses pada 21 Januari 2018. <http://validnews.co/MENUJU-INDUSTRI-GARAM-RAKYAT-YANG-MODERN-V0000303>.

<sup>110</sup> *Ibid.*

menetapkan harga tinggi<sup>111</sup>. Namun mestinya, seperti yang telah dilakukan di beberapa negara maju pengekspor garam, pemerintah juga mulai berusaha membangun industri pengolahan garam yang canggih, sehingga sebagian dari garam hasil petambak itu bisa dikonversikan ke garam (untuk) industri. Para petambak garam sendiri, seperti dikatakan Ketua Asosiasi Petambak Garam, Achmad Solechan, optimistis bisa menghasilkan garam dalam volume yang cukup<sup>112</sup>. Sekali lagi, kuncinya adalah tersedianya industri garam yang maju dan canggih, yang tentunya didukung juga oleh SDM yang profesional.

Usaha peningkatan produksi garam rakyat dengan tujuan meningkatkan kualitas garam agar mampu memenuhi standar garam industri sebenarnya sudah pernah dilakukan, yakni lewat program Pengembangan Usaha Garam Rakyat (PUGAR). Hasilnya, di tahun 2012, produksi gram nasional mengalami peningkatan, dari semula 55 ton per hektare menjadi 73,73 ton per hektare. Sayangnya, pada praktiknya kemudian, para petambak garam kerap dihadang masalah, mulai dari kurangnya akses ke sumber permodalan yang membuat banyak dari mereka akhirnya terjerat pada bakul, tengkulak dan juragan, hingga masih maraknya kartelisasi garam di tingkat lokal. Ketergantungan yang tinggi terhadap cuaca juga masih sebuah hambatan yang nyata; salah satunya menyebabkan harga garam sangat fluktuatif<sup>113</sup>.

Bagaimana dengan industri garam di luar negeri, khususnya di negara-negara pengekspor garam terbesar di dunia, terutama yang memasok garam ke Indonesia? Sebesar apa pula kebergantungan kita kepada mereka dalam pemenuhan kebutuhan garam nasional?

Berdasarkan Badan Pusat Statistik (BPS) pada Mei 2016, garam impor yang masuk ke dalam negeri mencapai 95.256 ton dengan nilai 3,7 juta dolar A.S. Negara terbesar pemasok garam untuk Indonesia adalah Australia dengan

---

<sup>111</sup> Marta, Muhammad Fajar. (2017). *Usaha Garam Rakyat dan Persoalan yang Membelitnya*. Diakses pada 21 Januari 2018. <http://sains.kompas.com/read/2017/08/14/091036926/usaha-garam-rakyat-dan-persoalan-yang-membelitnya>.

<sup>112</sup> Kumpanan. (2018). *Tak Harus Impor, Petambak Klaim Bisa Produksi Garam Industri*. Diakses pada 21 Januari 2018. <https://kumpanan.com/@kumpananbisnis/tak-harus-impor-petambak-klaim-bisa-produksi-garam-industri>.

<sup>113</sup> Pratomo, Nugroho. (2017). *Menuju Industri Garam Rakyat yang Modern*. Diakses pada 21 Januari 2018. <http://validnews.co/MENUJU-INDUSTRI-GARAM-RAKYAT-YANG-MODERN-V0000303>.

total volume 94.345 ton atau senilai 34 juta dolar; disusul India dengan volume 336 ton atau senilai 19 ribu dolar AS<sup>114</sup>.

Negara bagian penghasil utama garam di Australia adalah Australia Barat, dengan kontribusi sebesar 85% dari total produksi garam Australia. Iklim di negara bagian ini, di mana cuaca panas membentang sepanjang tahun, dengan hujan yang sangat jarang, juga waktu siang yang relatif lama, begitu mendukung proses produksi garam. Dalam hal ini negara bagian tersebut benar-benar diuntungkan di mana kendati dengan hanya mengandalkan pengeringan air laut kepada sinar matahari pun mereka bisa memperoleh volume garam yang optimal<sup>115</sup>.

Sementara itu India, dari segi iklim, kurang-lebih sama dengan Indonesia. September 2016 lalu, dikarenakan hujan-hujan yang turun di luar musimnya di Gujarat, produksi garam di kawasan itu berkurang hingga seperempatnya atau sebanyak 200 ton. Musim hujan yang tidak menentu ini juga menyebabkan kualitas garam yang dihasilkan menurun, seperti yang umum dialami garam hasil petambak dalam negeri. Hanya saja, luas lahan petambak garam di India jauh lebih besar daripada luas lahan petambak garam di Indonesia. Data KKP menyebutkan pada 2015 luas lahan petambak garam Indonesia adalah 25,8 ribu hektare. Di India, luas lahan petambak garam mencapai 249,2 ribu hektare<sup>116</sup>.

Namun terkait impor garam yang senantiasa dilakukan pemerintah, kita baiknya tidak terlalu skeptis atau pesimistis. Pasalnya, seperti dikemukakan pengamat ekonomi Faisal Basri, negara-negara lain pun, yang memiliki garis pantai yang panjang, kerap mengalaminya. Rusia, Filipina, Jepang dan Selandia Baru, yang termasuk 10 besar negara dengan garis pantai terpanjang di dunia, juga mengimpor garam dari negara lain. Menariknya, seperti halnya Indonesia, keempat negara tersebut pun adalah produsen garam terkemuka<sup>117</sup>.

Dalam laman *Index Mundi*, disebutkan bahwa negara produsen garam

<sup>114</sup> Validnews.co. (2017). *Melongok Industri Garam di Negeri Jauh*. Diakses pada 21 Januari 2018. <http://validnews.co/Melongok-Industri-Garam-di-Negeri-Jauh-V0000398>.

<sup>115</sup> *Ibid.*

<sup>116</sup> *Ibid.*

<sup>117</sup> Kumparan. (2017). *Punya Garis Pantai Terpanjang Kedua Dunia, Tapi Indonesia Impor Garam?* Diakses pada 21 Januari 2018. <https://kumparan.com/@kumparannews/punya-garis-pantai-terpanjang-kedua-dunia-tapi-indonesia-impor-garam>.

terbesar di dunia adalah Tiongkok dengan produksi garam sebesar 70 juta ton, disusul berturut-turut oleh Amerika Serikat (40,3 juta ton), India (16 juta ton), Kanada (12,2 juta ton) dan Jerman (11,9 juta ton). Yang perlu diketahui adalah, Tiongkok dan Amerika Serikat justru berada di urutan ketiga dan pertama dunia sebagai pengimpor garam. Dengan produksi garam sebesar itu pun mereka rupanya tidak mampu mencukupi kebutuhan garam dalam negeri, sehingga perlu melakukan impor. Impor garam ini umumnya ditujukan untuk memenuhi kebutuhan garam industri<sup>118</sup>.

Berkaca pada kenyataan tersebut, kita bisa mengatakan bahwa impor garam yang telah dilakukan selama ini adalah keniscayaan, terlebih lagi untuk negara yang industri garamnya belum maju. Namun tentunya kita tak boleh juga menjadikannya sebagai alasan untuk tidak mengembangkan produksi garam nasional, juga industri garam itu sendiri, atau industri pangan maritim secara umum. Kita mesti becermis pada Tiongkok yang meski masih mengimpor garam namun persentasenya kecil saja, hanya 5,9% dari kebutuhan garam dalam negerinya. Kita pun mestilah punya potensi untuk berada di level itu, sekali lagi karena kita memiliki modal geografis dan modal-modal lainnya yang relatif lebih baik daripada negara-negara lain.

### **3.6 Potensi Herbal Maritim**

Laut nusantara tidak hanya kaya akan potensi hewani, tetapi juga nabati. Salah satunya adalah herbal laut. Dilihat dari asal kata pembentuknya, herbal laut berarti biota laut yang mempunyai kegunaan atau nilai lebih untuk dimanfaatkan sebagai obat. Salah satu yang bisa disebut tentunya rumput laut.

Komoditas laut yang dalam ilmu pengetahuan dikenal sebagai makro-alga ini tidak hanya dikenal sebagai bahan makanan tambahan dan sayuran, tetapi juga bisa dimanfaatkan sebagai obat tradisional. Pemanfaatan rumput laut juga dapat dikembangkan untuk kebutuhan bahan baku industri makanan, kosmetik, farmasi dan kedokteran.

Potensi dan prospek rumput laut cukup menjanjikan. Ini dikarenakan rumput laut memiliki kandungan nutrisi yang tinggi. Secara umum rumput

---

<sup>118</sup> *Ibid.*

laut mengandung serat, protein, lemak, vitamin dan mineral. Selain itu, terdapat polisakarida seperti *karaginan* dan *alginat* yang adalah komponen rumput laut yang sering dieksploitasi (Wacana S. 2013).

**Tabel 3.13. Manfaat Rumput Laut**

| Marga                                   | Khasiat                                                                  |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| <b>Alga Merah (<i>Rhodophyta</i>)</b>   |                                                                          |
| <i>Acanthopora</i>                      | Anti Mikroba, Anti Kesuburan                                             |
| <i>Amansia</i>                          | Antibiotika                                                              |
| <i>Asparagopsis</i>                     | Antibiotika                                                              |
| <i>Ceramium</i>                         | Antibakteria                                                             |
| <i>Chondria</i>                         | Gangguan Dalam                                                           |
| <i>Corallina</i>                        | Pembius, Antibakteria                                                    |
| <i>Digene</i>                           | Pembius, Antibakteria                                                    |
| <i>Gelidium</i>                         | Gangguan Dalam, Antijamur, Antibakteria, Antivirus                       |
| <i>Gloiopeltis</i>                      | Antitumor                                                                |
| <i>Gracilaria</i>                       | Gangguan Dalam                                                           |
| <i>Hypnea</i>                           | Antitumor; Gangguan Perut                                                |
| <i>Jania</i>                            | Pembius                                                                  |
| <i>Laurencia</i>                        | Antijamur, Antibakteria                                                  |
| <i>Polysiphonia</i>                     | Antibakteria                                                             |
| <i>Porphyra</i>                         | Menurunkan Kolesterol                                                    |
| <i>Pterocladia</i>                      | Gangguan Dalam                                                           |
| <i>Wrangelia</i>                        | Antibiotik, Antijamur                                                    |
| <b>Algae Coklat (<i>Phaeophyta</i>)</b> |                                                                          |
| <i>Dictyopteris</i>                     | Antitumor                                                                |
| <i>Dictyota</i>                         | Antibakteria                                                             |
| <i>Padina</i>                           | Antibakteria                                                             |
| <i>Sargassum</i>                        | Antibakteria, Antitumor, tekanan darha tinggi, gangguan kelenjar, goiter |
| <i>Stylophora</i>                       | Penyakit Jantung                                                         |
| <b>Algae Hijau (<i>Chlorophyta</i>)</b> |                                                                          |
| <i>Acetabularia</i>                     | Gangguan Ginjal                                                          |
| <i>Caulerpa</i>                         | Antijamur                                                                |
| <i>Cladophora</i>                       | Antibakteria, antivirus                                                  |
| <i>Codium</i>                           | <i>Chemical drugs</i>                                                    |
| <i>Dictyosphaeria</i>                   | Antimikroba, Penyakit Jantung                                            |
| <i>Enteromorpha</i>                     | Antibakteria                                                             |
| <i>Halimeda</i>                         | Antibakteria                                                             |
| <i>Monostroma</i>                       | Antibakteria, tekanan darah tinggi                                       |
| <i>Ulva</i>                             | Antibakteria, tekanan darah tinggi                                       |

Sumber: Atmadja W. 1992



Potensi herbal laut lainnya yang bisa disebut adalah teripang. Biota laut yang sering juga disebut mentimun laut (*sea cucumber*) ini mengandung tiga jenis kolagen yang sangat bermanfaat bagi dunia kesehatan, yakni *mucopolusacarida* (MPS), *docosahexaenoic* (DHA) dan *eicosapentaenoic acid* (EPA). MPS yang berbentuk kondroitin sulfat, yang berguna untuk memulihkan sendi dan membangun tulang rawan; senyawa ini juga menghasilkan pelendiran pada dinding sel. Sementara itu DHA dan EPA, adalah asam lemak rantai panjang yang dikenal sebagai *omega 3*, yang berfungsi untuk meningkatkan kecerdasan, juga membantu pertumbuhan simpul saraf dan melancarkan sirkulasi darah di otak. DHA dan EPA juga fungsi strategis lain yakni melarutkan kolesterol jahat (LDL).

Ekstrak teripang baik diberikan kepada ibu hamil karena dapat membantu pertumbuhan otak janin. Selain itu, teripang juga kaya akan tembaga yang sangat dibutuhkan untuk regenerasi sel dan dipercaya dapat membuat awet muda, dan karenanya cocok untuk dijadikan komoditas industri kosmetik.

Di Tiongkok, mentimun laut ini digunakan secara tradisional untuk mengobati sirosis hati, mioma dan berbagai penyakit yang menyebabkan organ tubuh bengkak dan mengeras. Di sana, teripang juga dipergunakan untuk mengobati kanker.

Terdapat 1.200 spesies teripang di dunia, dengan sekitar 16% atau setara dengan 200 jenis di antaranya hidup di laut Indonesia. Ini adalah potensi yang sangat menjanjikan untuk dikembangkan secara masif dan modern dalam sebuah industri herbal terpadu berteknologi tinggi, salah satu sektor dalam industri pangan maritim yang maju. Dengan pengolahan industri yang canggih, hasil produksi turunan jenis teripang bisa memberikan sumbangan yang berarti bagi perekonomian nasional. Tentu saja hal yang sama berlaku juga untuk komoditas-komoditas herbal laut lainnya seperti rumput laut tadi.

### **3.7 Potensi dan Tantangan Industri Pangan Maritim Nasional**

Paparan data-data di atas memperlihatkan bahwa potensi industri pangan maritim nasional cukup menjanjikan dan karenanya layak dikembangkan secara optimal. Sektor perikanan budidaya adalah salah satu yang perlu diberi perhatian lebih, mengingat sektor inilah yang terlihat paling prospektif dalam menghadapi pasar global di masa mendatang. Perikanan budidaya dapat

menjadi jalan keluar untuk menghadapi berkurangnya komoditas perikanan tangkap akibat *overfishing*. Namun itu tidak berarti sektor-sektor lain yang kontribusinya masih resesif terhadap PDB nasional seperti sektor perikanan tangkap mesti diabaikan; justru sebaliknya, juga perlu ditingkatkan hingga ke level maksimal. Komoditas rumput laut sebagai salah satu yang paling kontributif dalam meningkatkan posisi tawar kita di dunia, misalnya, mesti dilebih-majukan lagi industrinya dan dilipatgandakan lagi produksinya. Ini semua semata-mata demi tercapainya cita-cita bangsa untuk menjadi bangsa bahari yang kuat, untuk menjelma menjadi bangsa maritim yang disegani di masa yang akan datang.

Potensi-potensi sumber daya maritim yang telah dijabarkan di bab ini adalah modal dasar yang bisa digunakan oleh Indonesia untuk bisa bersaing di kancan global. Dengan kata lain, kita sendiri sebenarnya telah diberkahi dengan begitu banyak sumber pangan, terutama protein, untuk dimanfaatkan demi kelangsungan hidup umat manusia. Seharusnya hal ini memudahkan kita untuk bisa membangun industri pangan maritim yang memiliki kualifikasi dan standar mutu internasional; kualifikasi dan standar yang selain baik juga bisa memenuhi ketentuan-ketentuan yang dipersyaratkan oleh pasar pangan global. Pada titik inilah, peranan kontribusi SDM dan teknologi sungguh krusial. Tanpa adanya SDM yang berkualitas, tanpa adanya teknologi pengolahan yang mendukung industri pangan maritim, mustahil kita bisa menghasilkan produk-produk olahan perikanan yang bernilai ekonomis tinggi.

Oleh karena itu, penyiapan SDM serta penciptaan dan inkubasi teknologi baru menjadi suatu keharusan. Pemanfaatan teknologi informasi dan media sosial yang berkembang sangat cepat belakangan ini juga seharusnya bisa dijadikan sebagai salah satu instrumen penting dalam pengembangan SDM dan teknologi pangan maritim.

Dalam upaya mengoptimalkan potensi industri pangan maritim nasional ini, tentu saja, kita akan menghadapi sejumlah tantangan. Bab berikutnya buku ini akan membahas hal tersebut.





# 4



---

## TANTANGAN INDUSTRI PANGAN MARITIM NASIONAL

---

- 4.1 Sumber Daya Manusia
- 4.2 Sarana dan Prasarana
- 4.3 Dukungan Pemerintah
- 4.4 Rantai Pasok
- 4.5 Nilai Tukar dan Tarif Bea Masuk
- 4.6 *Illegal Fishing*
- 4.7 Pencemaran Lingkungan
- 4.8 Optimisme dan Persaingan di Pasar Global

“

*Perang ke depan adalah perang pangan,  
air dan energi, diistilahkan sebagai perang  
ekonomi dan lokasinya di Indonesia,  
inilah ancaman bangsa Indonesia.*

Jenderal TNI Gatot Nurmantyo

Pernyataan cerdas dan tegas tersebut disampaikan Panglima TNI Jenderal Gatot Nurmantyo saat memberikan pembekalan kepada peserta Apel Mitra Informasi Garuda Sewasana di Bogor pada bulan Mei 2016. Menyadari besarnya kekayaan alam nusantara dan ketertarikan dunia terhadap pengelolaan sumber daya alam nasional, seyogianya menjadi motivasi tersendiri bagi bangsa ini untuk lebih waspada dan bijaksana dalam memelihara dan memanfaatkan kekayaan alam. Pernyataan Jenderal Gatot adalah sebetulnya upaya untuk membangkitkan (kembali) kesadaran tersebut.

Perang pangan tidak hanya meliputi perebutan sumber daya pangan, melainkan lebih dari itu, juga berupa perebutan dan persaingan dalam pasar pangan internasional. Di sini, optimalisasi kualitas dan pelayanan menjadi kunci dalam memenangkan persaingan tersebut.

Isu kualitas sering dikaitkan dengan perusakan lingkungan sebagai dampak dari eksploitasi sumber daya pangan secara serampangan dan berlebih. Indonesia, sebagai negara dengan potensi industri pangan maritim yang menjanjikan, harus bisa memahami dan cekatan dalam menanggapi isu-isu yang dimainkan dunia internasional, terutama negara-negara besar. Ini dilakukan supaya produk pangan nasional memiliki posisi tawar yang tinggi ketika dilesakkan ke pasar global.

Saat ini Indonesia memiliki beberapa negara dan kawasan sebagai mitra dagang utama produk pangan maritim nasional, seperti Tiongkok, Korea Selatan, Rusia, Kanada, Vietnam Norwegia dan sejumlah negara Uni Eropa lain. Mencermati hubungan dagang tersebut, sejak tahun 2009 hingga 2014, didapati beberapa hal menarik yang menuntut untuk diberi perhatian serius. Salah satunya adalah penolakan-penolakan terhadap ekspor hasil perikanan nasional oleh beberapa negara mitra dagang tersebut.

Pada tahun 2009 penolakan terhadap ekspor hasil perikanan nusantara dilakukan oleh Tiongkok (12 kali), Kanada (6 kali), Korea Selatan (4 kali), Jerman (3 kali), dan masing-masing satu kali oleh Rusia, Italia, Perancis, Inggris, Belanda, Swedia dan Slovenia. Pada tahun 2010, penolakan terbanyak dilakukan oleh Rusia (7 kali), disusul Korea Selatan dan Inggris dengan masing-masing tiga kali, selanjutnya Spanyol, Perancis dan Jerman dengan dua kali penolakan. Negara-negara lain seperti Kanada, Italia dan Belanda

melakukan penolakan terhadap ekspor produk perikanan nasional sebanyak satu kali.

Di tahun berikutnya, jumlah penolakan mengalami penurunan, di mana Rusia tetap menjadi negara yang paling banyak menolak ekspor perikanan Indonesia, yaitu enam kali. Italia di posisi kedua, dengan tiga penolakan. Tiongkok dan Perancis di bawahnya dengan dua kali penolakan, diikuti Korea Selatan, Spanyol, dan Polandia masing-masing dengan satu penolakan.

Italia menjadi negara penolak ekspor perikanan nasional terbanyak di tahun 2012, yakni sembilan kali, disusul Spanyol (3 kali), Korea Selatan (2 kali), lalu Rusia (1 kali), Perancis (1 kali) dan Inggris (1 kali). Beberapa kasus penolakan terus terjadi di tahun 2013, di mana Kanada dan Rusia terbanyak melakukannya, yaitu masing-masing lima dan empat kali. Korea Selatan pada tahun itu menolak tiga kali dan Jerman dua kali. Italia, Perancis dan Belgia satu kali.

Pada tahun 2014, kasus penolakan ekspor hasil perikanan Indonesia oleh dunia internasional lagi-lagi mengalami penurunan. Kanada yang terbanyak dengan empat kali penolakan, disusul Jerman dengan tiga kali penolakan dan Korea Selatan dengan dua kali penolakan. Italia, Spanyol, Perancis, Inggris, Belgia dan Slovenia berada di bawahnya dengan satu kali penolakan.

Penolakan-penolakan tersebut secara umum dikarenakan produk perikanan nasional yang diekspor ke negara-negara tersebut tidak memenuhi standar kelayakan yang ditetapkan oleh mereka. Standardisasi mutu hasil perikanan Indonesia, dengan demikian, harus mendapat perhatian serius; ditingkatkan dan terus ditingkatkan agar mampu bersaing dengan negara-negara eksportir hasil laut lainnya yang juga terus meningkat mutu hasil perikanan mereka; dan menjadikan negara-negara mitra dagang kita itu sebagai tujuan ekspor. Tidak hanya mutu produk saja, sebenarnya; mutu pengiriman pun harus menjadi perhatian. Dua hal lainnya yang juga perlu mendapat perhatian serius adalah kemasan dan variasi produk. Bab ini memetakan beberapa isu yang menjadi tantangan pengembangan industri pangan maritim nasional dalam upaya menjawab kebutuhan dunia.

#### 4.1 Sumber Daya Manusia

Pengembangan sektor industri perikanan—tangkap dan budidaya—dipengaruhi oleh beberapa faktor yang digolongkan menjadi dua: faktor internal dan faktor eksternal. Yang termasuk faktor internal di antaranya: potensi sumber daya kelautan dan perikanan, potensi sumber daya manusia, teknologi, sarana dan prasarana, pemasaran. Sementara itu yang termasuk faktor eksternal adalah yang berkaitan dengan aspek permintaan produk perikanan, juga syarat-syarat yang menyertai permintaan tersebut<sup>119</sup>.

Selain sumber daya alam (SDA), sumber daya manusia (SDM) adalah salah satu faktor paling krusial dalam sebuah industri perikanan. Di sini kita bicara soal tenaga kerja. Isu ketenagakerjaan mesti mendapat sorotan tidak hanya dalam hal jumlah, namun juga kualitas. Kedua hal ini sangat berpengaruh terhadap produktivitas yang tentunya juga berdampak langsung pada mutu hasil produksi.

Isu ketenagakerjaan lainnya yang mesti mendapat sorotan adalah dalam hal mobilitas, yang berkaitan erat dengan besaran insentif. Apabila tenaga kerja dalam suatu industri dapat dengan mudah dipindahkan ke industri lain, tentunya akan berdampak pada diberikannya insentif yang lebih—kepadanya. Para *stakeholders* dalam industri pangan maritim harus memahami hal ini. Kebijakan pemberian insentif kepada tenaga kerja di sektor industri pangan maritim perlu dirumuskan dengan tepat untuk mencegah mereka beralih profesi ke industri-industri lain yang dinilai lebih menjanjikan dalam menyejahterakan mereka.

Data pemerintah tahun 2014 menunjukkan terdapat 2,5 juta nelayan yang bekerja di perikanan tangkap, baik di laut maupun perairan umum. Jumlah ini didukung oleh sekitar satu juta rumah tangga perikanan/perusahaan perikanan (RTP/PP). Sementara itu, terdapat sekitar 3,8 juta orang yang bergelut dengan budidaya perikanan, yang didukung oleh 1,6 juta RTP/PP. Dari jumlah tersebut terdapat sekitar 2.794 unit pembudidaya yang memiliki sertifikat cara budidaya ikan yang baik. Untuk kelompok pembudidaya sendiri, terdapat sekitar 4.400

---

<sup>119</sup> Hendri. (2010). *Peran Sektor Perikanan dalam Perekonomian dan Penyerapan Tenaga Kerja di Provinsi Sumatra Barat : Analisis Input-output*.



kelompok yang memenuhi standar kelembagaan dengan jumlah anggota di kisaran 52.800 orang.

Pemberdayaan usaha garam rakyat alias PUGAR melibatkan sekitar 20 ribu tenaga kerja yang tersebar di 46 kabupaten/kota di seluruh nusantara. Pengolahan perikanan, melibatkan lebih dari enam juta orang tenaga kerja; lebih besar dari pemasaran hasil perikanan yang hanya menyerap sekitar 4,8 juta tenaga kerja. Data ini merujuk pada data Kementerian Kelautan Perikanan (KKP) tahun 2013.

Pemerintah melalui berbagai jenjang sekolah perikanan terus berupaya meningkatkan dukungan bagi industri pangan maritim dengan menyediakan sekitar 1.300 tenaga kerja andal setiap tahunnya, baik dari Sekolah Tinggi Perikanan (STP), politeknik Kelautan Perikanan (KP), juga Sekolah Umum Perikanan Menengah (SUPM) di berbagai daerah. Data bulan November 2014 menunjukkan bahwa jumlah ini meningkat yaitu sekitar 1.600 lulusan dari ketiga tingkatan pendidikan tersebut. Pemerintah juga memberikan dukungan melalui penyediaan penyuluh perikanan yang disebar di seluruh provinsi sentra perikanan dan kelautan di Indonesia, dengan jumlah penyuluh yang terus diupayakan mengalami peningkatan. Pada tahun 2009 terdapat total 4.534 penyuluh. Pada tahun 2014, telah berhasil ditingkatkan menjadi 12 ribu orang.

Jika dikomparasikan dengan luasnya laut kita dan panjangnya garis pantai dan tingginya kekayaan yang terkandung di dalamnya, jumlah tenaga kerja yang ada saat ini masihlah jauh dari yang dibutuhkan. Selain itu, seperti telah disinggung di awal tadi, kita pun masih harus meningkatkan kualitas tenaga kerja tersebut—ke level profesional dengan mutu tinggi.

Dengan dimulainya keterbukaan ekonomi ASEAN, tak pelak lagi, anugerah laut nusantara harus dapat dimanfaatkan oleh bangsa ini secara maksimal. Namun di sini kita harus cerdas dan hati-hati, jangan sampai yang kelak terjadi adalah kita menyerap tenaga kerja dari negara-negara tetangga, sementara anak bangsa sendiri malah tetap menjadi penonton dan konsumen. Ini bukan ciri sebuah negara dengan industri pangan maritim yang kuat. Negara dengan industri pangan maritim yang kuat harus mendahulukan kepentingan nasionalnya di atas kepentingan yang lain.

Dalam konteks penyerapan tenaga kerja, memprioritaskan anak bangsa yang berkualitas untuk mengawaki industri pangan maritim nasional, sekali lagi, adalah hal yang harus dikedepankan. Sebab tanpa itu, industri pangan maritim kita tak akan bisa melepaskan diri persoalan paling fundamental dari bangsa ini, yaitu nasionalisme.

Untuk mewujudkan target pemerintah yang disampaikan Presiden Jokowi, yakni memaksimalkan 15 ribu triliun rupiah potensi kekayaan laut, dengan penyerapan tenaga kerja sebesar 40 juta orang, pembentukan tenaga kerja kelautan dan perikanan yang andal tidak boleh ditunda-tunda lagi; pelaksanaannya harus dipercepat tentu tanpa mengabaikan keterjagaan mutu dalam proses dan hasilnya. Saat ini, berdasarkan LAPTA KKP tahun 2016, Indonesia telah memiliki 6.971 peserta didik pada seluruh satuan pendidikan KKP, dengan 1.216 orang di Sekolah Tinggi Perikanan (STP), 1.402 orang di politeknik Kelautan dan Perikanan (KP), dan 4.053 orang di Sekolah Usaha Perikanan Menengah Negeri (SUPMN). Pada 2017 berdiri tiga politeknik baru di Karawang, Bone dan Kupang. Jumlah ini tentu masih perlu ditingkatkan lagi<sup>120</sup>.

Pemerintah sendiri, dalam upaya meningkatkan kualitas SDM industri pangan maritim nasional, telah memfasilitasi sejumlah peserta didik dalam mengikuti pendidikan S2 atau S3 di luar negeri. Di sepanjang 2016 tercatat 21 orang difasilitasi oleh BPSDM, dengan lokasi studi di AS (2 orang), Australia (9 orang), Belanda (1 orang), Inggris (5 orang), Jepang (1 orang) dan Spanyol (3 orang). Selain itu, di samping membentuk SDM kelautan dan perikanan di pendidikan formal, KKP juga telah melatih sebanyak 19.428 orang masyarakat pelaku utama serta 4.719 orang aparatur. KKP juga telah memberikan sertifikasi kompetensi kepada 12.920 orang<sup>121</sup>.

## 4.2 Sarana dan Prasarana

Faktor pendukung strategis lainnya yang dibutuhkan dalam pengembangan industri pangan maritim nasional adalah ketersediaan sarana dan prasarana

---

<sup>120</sup> KKP. (2017). *Laporan Tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan 2016*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan. h. 32.

<sup>121</sup> *Ibid.* h. 33.

pendukung bagi industri tersebut, seperti peralatan dan mesin perkapalan yang memadai, sentra-sentra pengolahan hasil laut dan perikanan, serta pelabuhan-pelabuhan yang, tentunya, mampu menampung aktivitas kelautan dan perikanan secara efektif dan optimal.

**4.2.1 Perahu Nelayan dan Kapal Ikan**

Data pemerintah di tahun 2015 menunjukkan bahwa total perahu yang digunakan nelayan perikanan tangkap Indonesia hanya sekitar 625 ribu saja. Dari jumlah yang tidak banyak ini pun, hanya 222 ribu saja yang berupa kapal motor; sisanya perahu dengan motor tempel (238 ribu) dan perahu tanpa motor (165 ribu). Bisa kita lihat bahwa pemerintah mesti memberi perhatian yang sungguh-sungguh atas ketersediaan sarana dan prasarana industri pangan maritim ini.

Kapal-kapal motor yang digunakan nelayan masih didominasi oleh kapal dengan ukuran minimum, di mana hanya terdapat 176 kapal motor dengan kapasitas angkut lebih dari 200 GT. Sisanya, yang mendominasi, adalah kapal-kapal motor dengan kapasitas angkut kurang dari 5 GT—153 ribu unit.

**Tabel 4.14. Jumlah Kapal Motor berdasarkan Ukuran 2009-2014**

| Kategori & Ukuran  |            | Tahun   |         |         |         |         |         |
|--------------------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                    |            | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    |
| <b>Kapal Motor</b> |            | 157.211 | 164.150 | 185.121 | 198.538 | 226.573 | 222.557 |
| <b>Ukuran</b>      | <5 GT      | 105.121 | 110.163 | 123.748 | 137.587 | 151.939 | 153.493 |
|                    | 5-10 GT    | 32.214  | 31.460  | 35.877  | 37.694  | 46.358  | 41.374  |
|                    | 10-20 GT   | 8.842   | 10.988  | 13.201  | 11.583  | 15.208  | 14.301  |
|                    | 20-30 GT   | 7.403   | 7.264   | 8.022   | 7.611   | 8.782   | 9.578   |
|                    | 30-50 GT   | 680     | 857     | 914     | 917     | 1.074   | 1.029   |
|                    | 50-100 GT  | 1.502   | 1.747   | 1.801   | 1.641   | 1.727   | 1.766   |
|                    | 100-200 GT | 1.135   | 1.290   | 1.204   | 1.167   | 1.127   | 840     |
|                    | >200 GT    | 314     | 381     | 354     | 338     | 358     | 176     |

Sumber: DJPT

Dalam upaya meningkatkan ketersediaan kapal dan perahu nelayan dengan kualitas yang memadai, campur tangan pemerintah tentu saja dibutuhkan, terutama terkait masalah finansial, mengingat bisnis pembuatan kapal penangkap ikan adalah bisnis besar dengan risiko yang juga besar. Untuk kapal dengan kapasitas angkut 50 GT, misalnya, biaya yang harus disediakan (untuk membelinya) ada di kisaran 3,5-4 miliar rupiah. Harga yang begitu tinggi ini adalah dampak dari begitu besarnya biaya produksi pembuatan kapal tersebut. Sebagai contoh, untuk masalah kayu, di mana terjadi peralihan dari semula kayu jati ke kayu merbau, harga kayu per kubik adalah 7-8 juta rupiah, sementara untuk kapal besar dengan kapasitas angkut 30-50 GT dibutuhkan 60-70 kubik. Apabila kapal tersebut ingin diperlengkapi dengan alat pendingin untuk membekukan ikan tangkapan, ada lagi biaya tambahan yang mesti disiapkan, yakni sebesar 350 juta rupiah<sup>122</sup>. Pemerintah dalam hal ini perlu melibatkan diri untuk menggenjot produksi dan ketersediaan kapal-kapal penangkap ikan besar bermutu tinggi demi mengembangkan industri pangan maritim nasional.

Hal lainnya yang perlu diberi perhatian terkait kapal dan perahu nelayan adalah tingkat keamanannya, lebih tepatnya kemampuan si kapal atau perahu tersebut dalam memberi rasa aman kepada para penggunanya. Ini penting sebab aktivitas melaut untuk menangkap ikan adalah aktivitas yang sangat berisiko, yang bisa berujung maut jika tak diantisipasi dengan sungguh-sungguh. Situasi di laut yang sulit ditebak dan kerap mengejutkan pun menjadi persoalan tersendiri. Beberapa waktu yang lalu, misalnya, sebanyak 10 kapal nelayan di Kabupaten Tegal dihantam ombak besar dan akhirnya tenggelam, di mana kapal-kapal ini tengah menuju ke pelabuhan untuk melakukan bongkar ikan dan rajungan. Tujuh kapal berasal dari Bojongsana, Pemalang; sisanya dari Surodadi, Tegal. Setelah Tim SAR diterjunkan untuk melakukan penyelamatan, satu orang nelayan dinyatakan hilang. Pencarian ini sendiri terkendala ombak besar dan cuaca buruk<sup>123</sup>.

---

<sup>122</sup> National Geographic Indonesia. (2015). *Mengintip Industri Kapal Karangsong*. Diakses pada 23 Januari 2018. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2015/12/mengintip-industri-kapal-karangsong/1>.

<sup>123</sup> Detik.com. (2018). *10 Kapal Nelayan Tegal Tenggelam, 1 Nelayan Hilang*. Diakses pada 23 Januari 2018. <https://news.detik.com/msite/berita-jawa-tengah/d-3810460/10-kapal-nelayan-tegal-tenggelam-1-nelayan-hilang>.

Bencana serupa juga terjadi di Tuban, Jawa Timur, di mana belasan perahu dan kapal nelayan di sejumlah desa di Kecamatan Tambakboyo mengalami kerusakan akibat diempas ombak yang menerjang pantai setempat. Satu orang nelayan bahkan meninggal dunia. Ombak besar konon menghantam kapal yang dikemudikan si nelayan ketika tengah berusaha menepi ke pantai<sup>124</sup>.

Hal-hal seperti ini perlu ditanggapi secara serius, di mana langkah-langkah antisipatif mesti dipikirkan sedemikian rupa supaya kelak tidak terjadi lagi. Salah satunya tentu dengan membuat perahu atau kapal-kapal yang digunakan nelayan itu lebih tahan banting, lebih bisa melindungi para penggunanya dari serangan ombak besar seperti yang tergambar tadi. Tugas berat, tentu saja. Dalam hal ini penerapan sains dan teknologi menjadi kunci.

Pembuatan kapal yang baik mestilah memperhatikan karakteristik situasi dan kondisi laut yang akan menjadi tempat kapal-kapal itu beroperasi—mencari ikan. Pengembangan teknologi perkapalan, dengan demikian, harus juga memperhatikan hal tersebut. Secara sosio-historis kita bisa merujuk pada satu kenyataan sosial bahwa begitu banyak model dan bentuk kapal tradisional yang ada di nusantara, seperti pinisi, jukung, kora-kora, sandeq, pencalang, pledang dan yang lainnya. Kapal-kapal dengan berbagai bentuk ini bukan saja mencerminkan selera para pembuatnya, tetapi juga banyak hal lain di luar persoalan teknis permodelan. Berbagai jenis model kapal yang ada di nusantara ini, secara sosiologis, adalah manifestasi dari relasi yang panjang antara manusia-manusia Indonesia dengan lautnya; relasi yang panjang itu kemudian membentuk satu pemaknaan kolektif yang beragam tentang bagaimana laut harus diakrabi. Penciptaan model dan bentuk kapal yang beragam itu tentu bukan dalam jangka waktu yang pendek. Ia hadir dalam satu kurun waktu yang panjang sehingga kapal-kapal itu merupakan representasi kultural masyarakat maritim nusantara yang sebenarnya mencerminkan satu fungsi yang sama, yakni, bagaimana laut bisa diarungi dengan aman, efektif, dan efisien.

---

<sup>124</sup> Aksi.id. (2018). *Belasan Perahu & Kapal Rusak Diterjang Ombak di Tuban, Sejumlah Nelayan Terluka*. Diakses pada 23 Januari 2018. <http://aksi.id/artikel/22470/Belasan-Perahu--Kapal-Rusak-Diterjang-Ombak-di-Tuban-Sejumlah-Nelayan-Terluka/>.

Jadi, ada kontribusi pengalaman yang cukup panjang di dalamnya. Kapal-kapal itu adalah salah satu produk kebudayaan maritim yang paling konkret dan sudah selayaknya dikembangkan dengan mengawinkannya dengan teknologi perkapalan modern. Pada titik ini, semestinya rekayasa-rekayasa baru dalam pengembangan teknologi perkapalan bisa mengambil inspirasi dari kapal-kapal tradisional tersebut, sehingga kemajuan industri perkapalan nasional juga memiliki akar kultural yang kuat.

#### **4.2.2 Sentra Pengolahan Ikan**

Berikutnya sentra-sentra pengolahan ikan. Fasilitas ini dibutuhkan untuk mendorong tumbuh-kembangnya perikanan budidaya di Indonesia sebagai sebuah industri, di mana hasil-hasil kelautan yang mentah itu dikenai perlakuan sedemikian rupa sehingga baik nilai guna maupun nilai jualnya meningkat jauh berkali-kali lipat. Sentra-sentra pengolahan tersebut tentulah mesti memenuhi standar yang bertolak pada standar internasional, supaya produk-produk pangan maritim kita pun memiliki kualitas internasional. Hanya dengan cara itu kelak kita bisa bersaing di pasar global.

Perkembangan sentra-sentra pengolahan ikan di tanah air terbilang lamban. Dalam periode 2008-2014, total pertumbuhan sentra pengolahan ikan berkisar enam unit per tahun. Ini jumlah yang sedikit sekali. Sampai tahun 2014, baru terdapat 2971 unit sentra pengolahan yang memiliki sertifikat kelayakan. Jumlah ini tentulah masih sangat kurang sebab Indonesia adalah negara yang besar dengan jumlah penduduk yang sangat banyak.

**Tabel 4.15. Perkembangan Sentra Pengolahan Ikan, 2008-2014**

| Jenis Sentra                                        | Tahun     |          |          |          |          |
|-----------------------------------------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|
|                                                     | sd 2010   | 2011     | 2012     | 2013     | 2014     |
| <b>Total</b>                                        | <b>19</b> | <b>5</b> | <b>8</b> | <b>6</b> | <b>5</b> |
| Pengolahan Fillet Ikan                              | 2         | -        | -        | -        | -        |
| Pengolahan Pindang Ikan                             | 2         | -        | 6        | -        | 2        |
| Pengolahan Terasi, Kerupuk Udang/Ikan & Ikan Kering | 1         | 1        | -        | -        | 1        |
| Pengolahan Amplang Ikan, Kerupuk Ikan & Abon Ikan   | 1         | -        | -        | -        | -        |
| Pengolahan Kerupuk, Amplang & Ikan Asin             | -         | -        | -        | 1        | -        |
| Pengolahan Ikan Asap                                | 5         | 2        | -        | 1        | 1        |
| Pengolahan Ikan Kering & Ikan Asap                  | -         | -        | 1        | -        | -        |
| Pengolahan Ikan Kering/Asin                         | -         | -        | -        | 3        | -        |
| Pengolahan Ikan Panggang, Kulit Ikan & Minyak Ikan  | 1         | 2        | -        | -        | -        |
| Pengolahan Teri                                     | 1         | -        | -        | 1        | -        |
| Pengolahan Nugget, Kerupuk & Selai Ikan Patin       | 1         | -        | -        | -        | -        |
| Pengolahan Kerupuk Udang                            | 2         | -        | 1        | -        | 1        |
| Pengolahan Ikan Lele                                | 1         | -        | -        | -        | -        |
| Pengolahan Rumput Laut                              | 1         | -        | -        | -        | -        |
| Pengolahan Ikan Hiu dan Pindang                     | -         | -        | -        | -        | -        |
| Pengolahan Teripang                                 | 1         | -        | -        | -        | -        |

Sumber: DJ P2HP

Hingga 2014 Indonesia telah memiliki sebanyak 60.163 unit Unit Pengolahan Ikan (UPI) yang tersebar di 33 provinsi, namun dari semua unit itu hanya 1.340 unit saja yang memiliki sertifikat kelayakan pengolahan (SKP). Jumlah ini masih terlalu minim. Dengan jumlah ini sulit dibayangkan kita mampu meningkatkan kualitas hasil pengolahan ikan nasional secara signifikan.

Di sini kita harus memahami bahwa negara-negara lain—khususnya negara tetangga—barangkali juga tengah terus berupaya meningkatkan sentra-sentra pengolahan ikan mereka. Tidak segera memperbaiki kondisi ini berarti merelakan diri kita kelak disusul dan ditinggalkan oleh mereka.

Sementara itu terkait unit penanganan pengolahan hasil perikanan non-konsumsi yang teregistrasi, hingga tahun 2014, yang tersedia adalah 1.099 unit di seluruh pelosok tanah air. Untuk sarana dan prasarana pemasaran hasil perikanan sendiri, selama periode 2008-2014, terjadi pertumbuhan yang sangat fluktuatif. Pada tahun 2008 tercatat tumbuh 46 unit, namun pertumbuhan ini jauh menurun di tahun 2009 dan 2010 dengan masing-masing hanya empat dan dua unit saja. Perkembangan signifikan baru terjadi di tiga tahun berikutnya, yaitu 842 unit di 2011, 1.144 unit di 2012, dan 2.718 unit di 2013. Pada 2014, sayangnya, pertumbuhannya kembali menurun—sebesar 82 unit saja.

Salah satu sentra pengolahan ikan yang kita miliki saat ini, yang cukup terkenal, adalah sentra pengasapan ikan di Wonosari, Bonang, Kabupaten Demak, Jawa Tengah. Sentra Pengasapan Ikan Wonosari disebut-sebut sebagai pasar percontohan nasional dalam penataan dan pengolahan pengasapan ikan.

Sedikitnya ada 80 pelaku usaha pengasapan ikan di desa yang berjarak sekitar lima kilometer dari pusat Kabupaten Demak ini. Pekerjaan ini sendiri, telah dilakukan masyarakat setempat secara turun-temurun. Sejak 2010 pola dan teknik pengolahan ikan—terutama pengasapan—mulai berubah. Ketika itu, Pemkab Demak bekerja sama dengan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) membangun sebuah tempat pengasapan ikan terpadu. Pengasapan kemudian difokuskan di tempat ini, tidak lagi dilakukan di rumah-rumah penduduk yang seringkali menimbulkan polusi asap di perkampungan. Lingkungan di sana menjadi lebih sehat, dan produk ikan asap pun menjadi lebih higienis. Setiap hari dari cerobong-cerobong pengasapan ikan ini diolah sekitar 10 ton ikan basah dari berbagai jenis ikan<sup>125</sup>.

Contoh sentra pengolahan ikan lainnya ada di Pati, Jawa Tengah. Sebuah pabrik pengolahan ikan di sana, yang digawangi lima anak muda, memiliki kapasitas penyimpanan ikan sebesar 25.000 ton. Pabrik ini mengakomodasi

---

<sup>125</sup> Sindonews.com. (2017). *Mengunjungi Sentra Pengasapan Ikan Wonosari yang Menjadi Percontohan Nasional*. Diakses pada 23 Januari 2018. <https://daerah.sindonews.com/read/1220190/22/mengunjungi-sentra-pengasapan-ikan-wonosari-yang-menjadi-percontohan-nasional-1499873088>.



hasil tangkap nelayan sekitar, dan juga mampu menyimpan 100 ton udang per hari. Tenaga kerja yang diserap perusahaan ini sekitar 4000 orang<sup>126</sup>.

Selain itu ada juga sentra pengasapan ikan di Bandarharjo, Kota Semarang. Sentra pengolahan ikan yang satu ini direncanakan untuk dikembangkan menjadi daya tarik wisata unggulan kota Semarang. Salah satu titik tolak kebijakan ini adalah terkenalnya mangut kepala ikan manyung sebagai salah satu kuliner favorit di Kota Semarang selama ini, di mana ikan asapnya dipasok dari sana<sup>127</sup>.

### 4.2.3 Pelabuhan

Selanjutnya ketersediaan pelabuhan. Yang kita butuhkan tentu saja pelabuhan-pelabuhan modern yang mampu menampung aktivitas kelautan dan perikanan dalam jumlah besar secara efektif dan optimal, sehingga dapat menekan biaya produksi dalam pengiriman produk-produk perikanan, baik untuk mendukung perdagangan domestik antarpulau maupun perdagangan internasional. Ketersediaan pelabuhan-pelabuhan modern ini juga penting untuk menjaga mutu produk kelautan dan perikanan kita, mengingat hasil produksi sektor ini sangat bergantung pada durasi atau berlalunya waktu dalam prosesnya. Semakin cepat proses itu selesai, semakin baik tentunya bagi industri. Proses yang lambat bisa berdampak pada penurunan kualitas dan kuantitas produksi, selain tentunya ketertinggalan di pasar global.

Jumlah pelabuhan yang kita miliki saat ini masih belum memadai. Data sementara pemerintah di tahun 2015 menunjukkan bahwa Indonesia hanya memiliki total 816 pelabuhan dengan berbagai tingkatan atau kategori, dengan tingkat perkembangan yang relatif tetap selama periode 2012-2015. Untuk kategori Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS), Indonesia hanya memiliki enam unit. Untuk kategori Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN), hanya tersedia

---

<sup>126</sup> Kompas.com. (2016). *Di Pati, Ada Pabrik Pengolahan Ikan Berkapasitas 25.000 Ton*. Diakses pada 26 Januari 2018. <http://regional.kompas.com/read/2016/08/10/13435821/di.pati.ada.pabrik.pengolahan.ikan.berkapasitas.25.000.ton>.

<sup>127</sup> Jatengpos.com. (2018). *Sentra Ikan Asap Bandarharjo Didukung Perbaikan Jl. Lodan*. Diakses pada 26 Januari 2018. <http://www.jatengpos.com/2018/01/wisata-semarang-sentra-ikan-asap-bandarharjo-didukung-perbaikan-jl-lodan-884779>.

15 unit. Untuk kategori Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP), ketersediaannya sangat memprihatinkan, yakni hanya satu unit. Jumlah pelabuhan yang relatif banyak adalah untuk kategori Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI), yakni 748 unit.

Peran swasta dalam hal ini masih sangat minim. Sejauh ini baru ada dua unit Pelabuhan Perikanan Swasta (PPS) di sepanjang garis pantai Indonesia. Pemerintah perlu lebih aktif dan persuasif menggandeng pihak swasta supaya pertumbuhan penyediaan pelabuhan di negeri ini bisa berjalan dengan lebih cepat.

Seperti telah dibahas di Bab I buku ini, persoalan lainnya terkait pelabuhan yang dihadapi negara ini adalah belum cukup banyaknya *deep sea port* yang besar, dan belum tersedianya sebuah *international hub port*. Pelabuhan-pelabuhan yang telah ada sendiri masih bermasalah dalam hal efisiensi, sehingga Indonesia, terlepas dari wujud geografisnya sebagai negara kepulauan, dengan visi menjadi Poros Maritim Dunia, belum mampu memasukkan satu pelabuhannya pun ke dalam peringkat 10 besar pelabuhan terbaik di dunia untuk tahun 2015 keluaran World Shipping Council; kontras sekali dengan Tiongkok yang berhasil memasukkan tujuh pelabuhan terbaiknya ke posisi prestisius tersebut. Catatan Bank Dunia tahun 2016 tentang aktivitas perdagangan kita yang berhubungan dengan infrastruktur-infrastuktur seperti pelabuhan, rel dan jalan pun tidak bisa dibanggakan, di mana Indonesia berada di bawah rata-rata negara-negara ASEAN—hanya unggul dari Brunei Darussalam, Filipina, Myanmar dan Kamboja<sup>128</sup>.

Namun tidak berarti kita harus bermuram durja. Justru sebaliknya, melihat perkembangan yang ada di beberapa tahun terakhir, kita layak untuk optimistis. Pada 2016 pelabuhan Indonesia yang paling sibuk adalah Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta, yang mana dalam beberapa tahun ke depan pelabuhan ini diprediksi akan semakin sibuk alias semakin besar kapasitas perdagangannya dan tentunya semakin memberi keuntungan bagi negara ini. Merujuk pada data keluaran Drewry Maritime Research, kapasitas perdagangan di Tanjung

---

<sup>128</sup> Port Technology. (2017). *Indonesia Projected for Major Port Growth*. Diakses pada 23 Januari 2018. [https://www.porttechnology.org/news/indonesia-projected\\_for\\_major\\_port\\_growth](https://www.porttechnology.org/news/indonesia-projected_for_major_port_growth).

Priok pada 2021 akan menembus angka 12 juta ton. Drewry juga menyatakan bahwa dalam lima tahun ke depan, dengan melihat pertumbuhannya yang adalah salah satu yang terpesat di dunia saat ini, Indonesia akan menjadi negara ketiga setelah Tiongkok dan India dalam hal pertumbuhan PDB terbaik—tentunya dengan syarat potensi-potensi kelautan dan perikanan sampai kurun waktu tersebut benar-benar dioptimalkan<sup>129</sup>.

Realisasi di lapangan terkait pelabuhan sendiri cukup menjanjikan. Pada 2017 lalu, misalnya, pelabuhan di Surabaya dan Bitung telah diperlengkapi dengan teknologi radar dari perusahaan Kelvin Hughes, sebagai upaya mempertajam pengawasan aktivitas kelautan dan perikanan di sekitar pelabuhan-pelabuhan tersebut. Teknologi ini diklaim bisa membantu pengawasan aktivitas kelautan dan perikanan dengan baik bahkan dalam cuaca yang tidak begitu mendukung<sup>130</sup>.

Tentang pelabuhan, kita juga bisa merujuk pada informasi-informasi historis, betapa kota-kota besar nusantara di masa lampau adalah kota-kota bandar yang mampu menyediakan kebutuhan yang memadai untuk kapal-kapal yang melakukan perniagaan maritim antar benua. Sebelum punah oleh penguasaan kolonial Eropa, kota pelabuhan di nusantara pernah begitu ramai dengan komoditas perkebunan yang merajai pasar-pasar dunia pada waktu itu. Tanpa bermaksud meromantisasi persoalan sejarah yang telah lewat, dalam konteks saat ini kita harus dapat memetik pelajaran berharga dari situasi yang pernah terjadi itu. Penguasaan pelabuhan dengan berbagai macam fasilitasnya, sudah semestinya menjadi fokus pemerintah jika ingin menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Integrasi antar moda pengangkutan, khususnya angkutan barang dari dan ke pelabuhan, harus dibangun menjadi semakin efektif dan efisien. Penyediaan fasilitas yang berteknologi tinggi, bersih dan nyaman semakin dibutuhkan agar sebuah pelabuhan dinilai menarik untuk menjadi tempat singgah kapal-kapal. Pelabuhan harus juga diintegrasikan dengan *outlet-outlet* produk barang dan jasa milik anak bangsa, sehingga selain sebagai tempat singgah, ia juga bisa dijadikan sebagai etalase kecil bagi bangsa ini.

---

<sup>129</sup> *Ibid.*

<sup>130</sup> *Ibid.*

### 4.3 Dukungan Pemerintah

Berkembang dan majunya industri pangan maritim nasional tentu tidak bisa dilepaskan dari dua faktor utama, yaitu penggunaan teknologi dan inovasi. Kedua faktor ini umumnya dihasilkan dari kegiatan-kegiatan penelitian dan pengembangan (*research and development*), sesuatu yang ironisnya sering diabaikan pemerintah karena besarnya investasi yang dibutuhkan sementara di saat yang sama tidak ada jaminan bahwa hasil penelitian akan bisa langsung digunakan dan adalah sebuah solusi yang tepat. Pemerintah, dalam hal ini, demi terwujudnya cita-cita bangsa sebagai Poros Maritim Dunia, mesti berani mengambil risiko dan menaruh kepercayaan yang tinggi kepada para pelaku penelitian dan pengembangan itu. Pemerintah bagaimanapun adalah salah satu pemodal utama yang bisa diandalkan oleh mereka.

Dalam kurun waktu tujuh tahun (2008-2014) terdapat 1.357 kegiatan penelitian kelautan dan perikanan yang dilakukan baik oleh instansi pemerintah pusat maupun daerah. Jumlah tersebut bisa dirinci sebagai berikut: kontribusi sebanyak 84 penelitian adalah dari Pusat Penelitian Pengelolaan Perikanan dan Konservasi Sumberdaya Ikan (P4KSI); dari Pusat Pengkajian dan Perekayasa Teknologi Kelautan Perikanan (P3TKP) sendiri ada 97 penelitian; 66 penelitian disumbang oleh Pusat Penelitian dan Pengembangan Perikanan Budidaya (P4B); Pusat Penelitian dan Pengembangan Sumberdaya Laut dan Pesisir (P3SDLP) menyumbang dengan 71 penelitian; kontribusi Pusat Riset Pengolahan Produk dan Sosial Ekonomi KP adalah sebanyak 4 penelitian; Balai Besar Penelitian dan Pengembangan Pengolahan Produk dan Bioteknologi KP sebanyak 103 penelitian; 91 penelitian dilakukan oleh Balai Besar Penelitian dan Pengembangan Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan; sisanya, sebanyak 841 penelitian, dilakukan oleh instansi-instansi pemerintah di daerah.

Namun dari seribu lebih penelitian tersebut hanya 53 hasil penelitian saja yang telah dan tengah dalam proses pemberian hak paten; jumlah yang sangat sedikit dibandingkan dengan total kegiatan penelitian yang telah dilakukan. Sementara itu, hasil penelitian yang sudah dikembangkan oleh Balitbang KP selama kurun waktu 2009-2014, rata-rata hanya 59 penelitian untuk paket teknologi dan 22 penelitian untuk inovasi teknologi.

Selain kegiatan penelitian, pemerintah juga memberikan pelatihan bagi non-aparatur, di mana pada kurun waktu 2010-2014 pelatihan telah diberikan kepada 20 ribu peserta di bidang budidaya, 4.700 untuk bidang penangkapan dan kelautan, serta 12 ribu peserta didik untuk pengolahan dan pemasaran produk. Jumlah ini pun masih sangat minim mengingat jumlah tenaga kerja yang bergerak di sektor kelautan dan perikanan mencapai 6,3 juta jiwa, di mana 2,5 juta orang merupakan nelayan perikanan tangkap dan 3.8 juta orang berperan sebagai pembudidaya.

Dukungan dari pemerintah juga hadir dalam bentuk penyediaan balai benih/budidaya yang tersebar di daerah. Terdapat empat jenis balai benih, yaitu Balai Benih Ikan Sentral sebanyak 55 unit, Balai Benih Ikan Pantai 32 unit, Balai Benih Udang/Udang Galah sejumlah 35 unit, dan Balai Benih Ikan Lokal sebanyak 557 unit. Jika mempertimbangkan potensi lahan perikanan budidaya yang mencapai 17,3 juta hektare, dengan baru 1,3 juta hektare saja yang telah dimanfaatkan, tentulah itu berarti masih tersedia sekitar 16 juta hektare dan itu luas yang sangat besar. Penyediaan benih sendiri, dalam hal ini, masihlah sangat jauh dari yang dibutuhkan.

Terkait benih, poin penting lainnya yang juga perlu diperhatikan adalah pengembangan dan penambahan variasi jenis balai benih. Ini diperlukan untuk menjawab kebutuhan pasar pangan maritim dunia. Ekstensivikasi dan frekuensi kerja sama dengan berbagai perguruan tinggi yang ada adalah salah satu cara efektif untuk mencapainya, dan karenanya perlu mendapat perhatian yang serius dari pemerintah. Kegiatan ini pun mesti diarahkan agar berorientasi pasar dan konsumen global, bukan sekedar kegiatan penelitian rutin semata.

Dukungan dari pemerintah juga dibutuhkan dalam usaha pembudidayaan garam rakyat. Dari empat permasalahan utama yang berhasil dipetakan oleh KKP terkait hal ini, tiga di antaranya adalah masalah cuaca, produktivitas dan kualitas produksi garam nasional. Ketiga masalah ini dapat coba diselesaikan pemerintah dengan cara melakukan penelitian-penelitian khusus terlebih dahulu untuk mencari solusi ketiga masalah tersebut.

Cara efektif untuk mengatasi hal ini adalah dengan bekerja sama dengan perguruan tinggi serta lembaga penelitian yang telah cukup lama terlibat dalam upaya inovasi industri garam rakyat di Indonesia. Pengadopsian

teknologi industri garam yang sudah dijalankan oleh negara-negara maju juga bisa dilakukan dengan tetap mempertimbangkan kondisi sosial dan ekonomi di Indonesia. Teknologi adalah kunci penting agar industri garam kita bisa bersaing dengan negeri lain, termasuk memenuhi kebutuhan di dalam negeri.

Sementara itu dukungan dari pemerintah juga dibutuhkan dalam bentuk penyediaan pasokan listrik untuk menopang beroperasinya sentra industri pengolahan perikanan terbesar se-Asia Tenggara yang akan dibangun di Natuna, Kepulauan Riau. Pemerintah, melalui PT PLN (Persero), menyatakan siap memenuhi kebutuhan listrik sentra industri pengolahan tersebut, di mana Pembangkit Listrik Tenaga Diesel (PLTD) dengan total 5.000 kilo Watt (kW) sudah tersedia. Diperkirakan, dalam dua tahun ke depan kebutuhan listrik untuk industri pengolahan tersebut adalah sebesar 3.000 kW<sup>131</sup>.

Bentuk lainnya dari dukungan pemerintah terhadap pengembangan industri pangan maritim nasional yang telah direalisasikan adalah pengalokasian dana awal sebesar satu triliun rupiah untuk pembangunan sentra pengolahan hasil tangkapan ikan di Tegal, melalui PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III. Pemerintah dalam hal ini juga telah dan tengah menggandeng pihak-pihak lain untuk terlibat sebagai investor dalam proyek tersebut. Seperti yang dilansir CNN Indonesia (10/12/2015), dana yang telah berhasil dikumpulkan Pelindo III untuk proyek ini adalah 11 triliun rupiah—dari total 20 triliun yang dibutuhkan. Dari kas internalnya sendiri Pelindo III menyetok sebesar 5 triliun rupiah<sup>132</sup>.

#### 4.4 Rantai Pasok

Panjangnya rantai distribusi pangan di Indonesia sudah lama menjadi permasalahan, dan hingga kini belum juga ada solusi yang dinilai tepat. Dalam bisnis makanan atau pangan, rantai pasok yang begitu panjang tidak hanya menjadikan harga barang di tingkat konsumen menjadi lebih mahal, tetapi

---

<sup>131</sup> Liputan6.com. (2017). PLN Siap Listriki Pabrik Pengolahan Ikan Terbesar Se-ASEAN. Diakses pada 23 Januari 2018. <http://bisnis.liputan6.com/read/3133507/pln-siap-listriki-pabrik-pengolahan-ikan-terbesar-se-asean>.

<sup>132</sup> CNN Indonesia. (2015). *Ekspansi ke Pengolahan Ikan, Pelindo III Siapkan Rp 1 Triliun*. Diakses pada 23 Januari 2016. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20151210121222-92-97257/ekspansi-ke-pengolahan-ikan-pelindo-iii-siapkan-rp-1-triliun>.

juga menurunkan kualitas barang itu sendiri. Kondisi ini secara otomatis menurunkan posisi tawar barang tersebut di pasar.

Kondisi geografis Indonesia memang menjadi tantangan tersendiri dalam upaya membangun rantai pasok yang ideal. Sebagai negara kepulauan yang begitu luas, untuk menghubungkan satu daerah ke daerah lain, satu pulau ke pulau lain, kerap kali dibutuhkan waktu yang relatif lama. Ini berakibat pada panjangnya rantai pasok yang terbentuk.

Penggunaan teknologi dan informasi digital dapat menjadi salah satu solusi untuk memotong panjangnya rantai pasok tersebut. Penggunaan ponsel pintar yang sudah begitu membumi di masyarakat kiranya dapat didorong sebagai alat bantu untuk mempersingkat jalur distribusi produk pangan nasional. Pemerintah pun bisa menyediakan sebuah aplikasi yang dapat diakses secara gratis oleh seluruh pelaku industri kelautan dan perikanan; sebuah aplikasi yang menyediakan seluruh informasi yang dibutuhkan terkait industri pangan maritim nasional, baik dari hulu hingga hilir. Ketersediaan informasi ini bisa membantu terciptanya perdagangan yang lebih adil baik tentang tingkat harga maupun kualitas produk, dikarenakan setiap pihak bisa mengaksesnya dengan sama mudahnya.

Pemanfaatan teknologi informasi juga dapat membantu mengatasi kendala jarak antardaerah. Para penghasil produk kelautan dan perikanan dapat dengan tepat mengetahui kepada siapa barang dijual, dengan tingkat harga dan jumlah berapa, serta kapan barang harus dikirim tanpa perlu melakukan survei langsung terlebih dahulu, yang tentunya akan sangat membantu manajemen logistik dalam menekan biaya persediaan dan transportasi. Tentu saja, informasi-informasi tersebut harus akurat dan mengikuti perkembangan terbaru di lapangan. Pengintegrasian rantai pasok nasional dengan sistem informasi dan teknologi komunikasi adalah suatu keharusan di samping pengembangan infrastruktur dasar lain yang juga menjadi persoalan utama dalam memenuhi kualitas barang, serta efisiensi distribusi nasional.

Namun satu hal harus dipahami: kualitas jauh lebih penting untuk diutamakan ketimbang proses yang cepat. Dalam hal ini, kendatipun kita masih mengalami kesulitan dalam mempercepat proses pengiriman produk pangan maritim dari satu pulau ke pulau lain, itu tak boleh kita jadikan alasan untuk

mengorbankan juga kualitas produk pangan tersebut, juga kualitas pengiriman itu sendiri. Kepastian soal kapan pengiriman dilakukan dan kapan produk yang dikirim akan tiba, serta detail-detail lainnya, adalah informasi-informasi krusial terkait upaya menjaga kualitas pengiriman. Sekali lagi, menjaga kualitas pengiriman (serta produk yang dikirim itu sendiri) jauh lebih penting daripada mempercepat prosesnya<sup>133</sup>.

#### 4.5 Nilai Tukar dan Tarif Bea Masuk

Sebagai industri yang menghasilkan produk dengan orientasi ekspor, nilai tukar rupiah terhadap mata uang internasional terutama dolar Amerika Serikat sangat berpengaruh terhadap pendapatan para pelakunya, dalam hal ini nelayan dan pembudidaya (ikan). Peran pemerintah dalam menjaga stabilitas nilai tukar dengan demikian menjadi salah satu faktor penentu kinerja sektor kelautan dan perikanan. Nilai tukar yang terlalu fluktuatif akan mereduksi motivasi pekerja dan pelaku industri pangan maritim nasional, sebab berdampak pada ketidakpastian akan hasil usaha mereka.

Data pemerintah tahun 2014 menunjukkan rata-rata Nilai Tukar Nelayan (NTN) berada pada angka 104,63%, di mana rata-rata Indeks Harga yang diterima (IT) adalah 116,90%. Sementara Indeks Harga yang dibayar (IB), di sisi lain, adalah sebesar 111,73%. Dengan demikian secara rata-rata nelayan menerima surplus dari hasil usahanya karena kenaikan harga komoditas hasil tangkapan ikan lebih besar daripada kenaikan harga barang konsumsi dan biaya produksi yang dikeluarkan.

Merujuk pada data yang sama, diketahui surplus juga dialami oleh para pembudidaya ikan. Rata-rata Nilai Tukar Pembudidaya ikan (NTPi) sepanjang 2014 adalah 101,36%, dengan IT 112,98% dan IB 111,47%. Terlihat bahwa surplus yang dialami pembudidaya ini lebih kecil daripada surplus yang diterima nelayan.

Merujuk pada LAPTA KKP 2016, sejak 2014 NTN terus mengalami peningkatan, yakni ke angka 106,14% di tahun 2015 dan ke angka 108,24 di tahun 2016. Untuk NTPi sendiri, sayangnya, yang terjadi adalah penurunan.

---

<sup>133</sup> The World Bank. (2016). *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy*. h. 2



NTPi untuk tahun 2016 hanyalah 98,96%, di bawah target yang adalah 102,25%. Menurut KKP penurunan dipengaruhi oleh beberapa faktor berikut: (1) harga faktor *input* produksi yang fluktuatif, seperti pakan dan obat-obatan; (2) naiknya harga kebutuhan pokok yang memengaruhi pengeluaran pembudidaya ikan; (3) nilai tukar rupiah yang turun terhadap dolar, sementara sebagian besar bahan baku pakan ikan masih diimpor dari luar negeri .

Selain NTN, untuk melihat tingkat kesejahteraan nelayan kita bisa juga mengacu pada Nilai Tukar Usaha Petani (NTUP) nelayan. Sejak 2014, kecenderungan NTUP nelayan adalah mengalami peningkatan. NTUP nelayan tertingi terjadi pada November 2016 yakni sebesar 119,94%<sup>134</sup>.

Indikator lainnya yang bisa dijadikan rujukan untuk melihat tingkat kesejahteraan pelaku usaha perikanan adalah Nilai Tukar Pengolah (NTPo). Indikator ini dipengaruhi oleh nilai pendapatan usaha, konsumsi rumah tangga (KRT), serta biaya produksi dan penambahan barang modal (BPPBM). KRT berkontribusi sebesar 11,35% terhadap indeks yang dibayar (IB), sementara BPPBM berkontribusi sebesar 88,65% terhadap IB. NTPo untuk tahun 2016 adalah 102,38%, lebih besar dari yang ditargetkan yakni sebesar 102%<sup>135</sup>.

Untuk rata-rata pendapatan nelayan sendiri, realisasi tahun 2016 adalah sebesar Rp2.225.891,- per bulan; sedikit lebih besar dari yang ditargetkan yakni Rp2.068.200,- per bulan. Sementara itu untuk rata-rata pendapatan pembudidaya ikan, realisasi tahun 2016 adalah sebesar Rp3.021.490,- per bulan, juga sedikit lebih besar dari yang ditargetkan yakni tepat tiga juta rupiah per bulan<sup>136</sup>.

Tantangan lainnya bagi industri pangan maritim nasional adalah perang tarif atau perlakuan diskriminatif dari negara-negara pengimpor terhadap produk kelautan dan perikanan Indonesia. Untuk yang satu ini, peran pemerintah jauh lebih dibutuhkan lagi, sebab pemerintahlah yang bisa melakukan komunikasi dan negosiasi dengan negara-negara pengimpor

---

<sup>134</sup> KKP. (2017). *Laporan Tahunan Kementerian Kelautan dan Perikanan 2016*. Jakarta: Kementerian Kelautan dan Perikanan. h. 40-41.

<sup>135</sup> *Ibid.* h. 42.

<sup>136</sup> *Ibid.* h. 39.

tersebut. Ikhtisar perbandingan tarif bea masuk ekspor hasil perikanan itu sendiri dapat dilihat di tabel berikut.

**Tabel 4.16. Perbandingan Tarif Bea Masuk Ekspor Hasil Perikanan**

| No.                     | Negara Tujuan/<br>Komoditas                       | Negara Peng-Ekspor                                                        |                                                       |
|-------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
|                         |                                                   | Indonesia                                                                 | Negara Lain                                           |
| A.                      | <b>Ekspor ke Jepang</b>                           |                                                                           |                                                       |
|                         | 1. TTC segar/dingin                               | 3.5%                                                                      | Timor Leste : 0%                                      |
|                         | 2. Cumi-cumi & sotong beku                        | 3.5%                                                                      | Thailand & Timor Leste : 0%                           |
|                         | 3. Rumput laut kering untuk konsumsi manusia      | 40%                                                                       | Timor Leste : 40%                                     |
|                         | 4. TTC dalam kaleng                               | 6.4%-9.6%                                                                 | Ekuador, Filipina, Chili, PNG : 6.4%-7.2%             |
|                         | 5. Ikan laut kering                               | 10.5%                                                                     | Thailand & Timor Leste : 0%                           |
|                         | 6. Cumi-cumi & sotong olahan                      | 10.5%                                                                     | Thailand & Timor Leste : 0%                           |
| 7. <i>Anchovy</i> asing | -                                                 | Filipina : 1.3%                                                           |                                                       |
|                         |                                                   |                                                                           | Filipina:1.3% & Timor Leste:0%                        |
|                         |                                                   |                                                                           | Timor Leste : 15%                                     |
| B.                      | <b>Ekspor ke USA</b><br>10 produk perikanan       | 5-35%                                                                     | Thailand, Ekuador, Filipina, PNG, Timor Leste : 5-35% |
|                         |                                                   |                                                                           | Chili : 0%                                            |
| C.                      | <b>Ekspor ke Uni Eropa</b><br>10 produk perikanan | Indonesia, Thailand, Filipina, Chili dikenakan tariff bea masuk yang sama | Ekuador, PNG, Timor Leste :0%                         |

Sumber: Pusat Data, Statistik dan Informasi, KKP

#### 4.6 *Illegal Fishing*

*Illegal fishing* di perairan Indonesia adalah salah satu isu utama saat ini. Lewat media cetak, elektronik dan daring, kita menyaksikan bagaimana tindakan tegas terus dilakukan oleh pemerintah untuk memberantas kasus-kasus tersebut, salah satunya dengan menenggelamkan kapal-kapal yang melakukan aktivitas penangkapan ikan secara ilegal di perairan Indonesia.

Dari pemetaan yang dilakukan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), diketahui sebelas modus operandi utama para pelaku IUU *fishing* sebagai berikut: (1) menangkap ikan tanpa izin; (2) menangkap ikan dengan izin palsu; (3) menangkap ikan dengan alat tangkap yang dilarang; (4) menangkap

spesies yang dilindungi atau tidak sesuai izin; (5) melakukan pemalsuan data tangkapan; (6) membawa hasil tangkapan langsung ke negara lain (tidak melaporkan hasil tangkapan di pelabuhan yang telah ditetapkan); (7) melanggar ketentuan berupa alat tangkap/alat bantu tangkap, *fishing ground*, dan *port of call*; (8) memanipulasi persyaratan berupa *deletion certificate* dan *bill of sale*; (9) menggunakan bendera kapal ganda (*double flagging*); (10) menggunakan ABK asing melebihi proporsi yang ditetapkan; dan (11) menggunakan kapal dengan nama dan nomor kapal yang berganti-ganti.

Mencermati hasil gelar operasi sepanjang tahun 2009-2013, pelanggaran penangkapan ikan di wilayah perairan Indonesia paling banyak dilakukan oleh Kapal Ikan Asing (KIA)—meski jumlah Kapal Ikan Indonesia (KKI) juga tidak sedikit. Terdapat tiga jenis tindakan yang diberikan pemerintah terhadap pelanggaran ini, yaitu pengawalan (*ad-hock*), penenggelaman, dan deportasi.

Data 2014 menunjukkan bahwa pemerintah hanya memiliki 27 kapal pengawas. Peningkatan mesti dilakukan, baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Kecanggihan dan kecepatan kapal-kapal pengawas kita haruslah bisa bersaing dengan kecanggihan dan kecepatan kapal-kapal penangkap ikan berbendera negara asing yang beroperasi di perairan Indonesia. Hanya dengan cara itu kapal-kapal pengawas kita mampu menjaga laut nusantara secara optimal.

**Tabel 4.17. Jumlah Kapal Hasil Gelar Operasi Kapal Pengawas, 2009-2013**

| Thn           | Hasil         |            |            |            |           |           |           | Deportasi | Σ Kapal Pengawas |
|---------------|---------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------|
|               | Riksa         | Ad-Hock    |            |            | Tenggelam |           |           |           |                  |
|               |               | KKI        | KIA        | Σ          | KKI       | KIA       | Σ         |           |                  |
| 2009          | 3.961         | 78         | 125        | 203        | 0         | 32        | 32        | 17        | 24               |
| 2010          | 2.255         | 24         | 159        | 183        | 0         | 3         | 3         | 30        | 24               |
| 2011          | 3.348         | 34         | 76         | 110        | 0         | 1         | 1         | 12        | 25               |
| 2012          | 4.326         | 42         | 70         | 112        | 0         | 1         | 1         | 10        | 26               |
| 2013          | 3.643         | 19         | 39         | 58         | 0         | 0         | 0         | 1         | 26               |
| <b>Jumlah</b> | <b>17.533</b> | <b>197</b> | <b>469</b> | <b>666</b> | <b>0</b>  | <b>37</b> | <b>37</b> | <b>70</b> |                  |

Sumber: Pusat Data, Statistik dan Informasi, KKP

Berdasarkan asal negaranya, kapal-kapal penangkap ikan yang ditindak pemerintah selama kurun waktu 2008-2014, sebagian besar dari Vietnam, yakni sebanyak 373 unit. Ironisnya, jumlah terbanyak kedua adalah dari negeri sendiri, yakni 339 unit. Ini menunjukkan bahwa bahkan untuk menjaga kekayaan laut nusantara kita masih harus bertarung dengan bangsa kita sendiri; sebuah situasi yang semestinya tidak kita hadapi.

**Tabel 4.18. Jumlah Kapal yang Ditangkap Menurut Negara Asal, 2008-2014**

| Negara    | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014* |
|-----------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Indonesia | 119  | 78   | 24   | 30   | 42   | 24   | 22    |
| Malaysia  | 12   | 9    | 22   | 11   | 5    | 14   | 0     |
| Vietnam   | 74   | 76   | 115  | 42   | 40   | 17   | 9     |
| Thailand  | 23   | 27   | 7    | 3    | 8    | 4    | 7     |
| Tiongkok  | 15   | 8    | 7    | 0    | 0    | 0    | 0     |
| Hongkong  | 0    | 1    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0     |
| Taiwan    | 0    | 0    | 0    | 6    | 0    | 0    | 0     |
| Filipina  | 0    | 4    | 8    | 13   | 17   | 9    | 0     |

\*Data s.d. Desember 2014

Sumber: DJ PSDKP

Dalam upaya mengatasi IUU *fishing* ini, pemerintah bisa menjalin kerja sama dengan negara-negara lain yang memiliki teknologi yang lebih baik dan telah teruji. Jepang, misalnya, di mana mereka bisa membantu kita memasang radar-radar canggih di pantai-pantai atau pelabuhan. Atau Amerika Serikat, di mana mereka punya *National Oceanic & Atmospheric Administration* (NOAA) yang bisa digunakan untuk memantau wilayah perairan kita lewat satelit. Melibatkan negara-negara lain adalah sebuah keniscayaan mengingat IUU *fishing* memang sudah semestinya menjadi isu global di tengah terus meningkatnya kebutuhan dunia akan produk-produk perikanan dan, di saat yang sama, terus berkurangnya kesediaan ikan di laut<sup>137</sup>.

<sup>137</sup> VOA Indonesia. (2017). *Menteri KKP: AS Bisa Bantu Indonesia Berantas IUU Fishing*. Diakses pada 24 Januari 2018. <https://www.voaindonesia.com/a/susi-as-bisa-bantu-indonesia-berantas-iuu-fishing-/3850379.html>.

Bicara soal dampak positif dari pemberantasan IUU *fishing* di tanah air, salah satu yang bisa disebut adalah meningkatnya ekspor produk perikanan dari Sulawesi Selatan secara drastis, yakni sebesar 69,67%. Hingga Desember 2017 tercatat volume ekspor produk perikanan Sulawesi Selatan sebanyak 26.254 ton, atau senilai 245 juta dolar AS. Peningkatan signifikan ini, yang bisa juga dibaca sebagai peningkatan permintaan dunia terhadap produk-produk perikanan dari provinsi tersebut, diduga kuat disebabkan membaiknya kualitas produk-produk perikanan itu sendiri. Gurita, misalnya. Permintaan untuk gurita di 2017 meningkat 126% dari tahun sebelumnya dengan Italia sebagai negara pengimpor<sup>138</sup>.

## **4.7 Pencemaran Lingkungan**

Isu pencemaran lingkungan sering dijadikan alasan oleh negara-negara maju untuk memblokir ekspor produk-produk dari negara berkembang, termasuk di dalamnya produk kelautan dan perikanan. Hal ini tentu menjadi tantangan tersendiri bagi industri pangan maritim nasional dalam upaya mempertahankan posisi tawar produk domestik di pasar global. Kita, dengan kata lain, wajib menjaga kelestarian perairan kita, melindunginya dari aktivitas-aktivitas yang dapat merusak atau bahkan menghancurkannya.

Pelestarian lingkungan perairan Indonesia harus dilakukan bukan hanya karena ia penting untuk menjaga posisi tawar kita di mata negara-negara Eropa pengimpor produk-produk perikanan dan kelautan kita itu, melainkan juga karena kelestarian lingkungan itu sendiri memang sangat dibutuhkan, salah satunya karena ia bermanfaat bagi tumbuh-kembangnya biota-biota laut yang menjadi *input* utama produksi industri pangan maritim. Dua ekosistem strategis yang memiliki peran besar dalam pelestarian lingkungan kawasan pesisir adalah hutan *mangrove* dan terumbu karang.

### **4.7.1 Hutan *Mangrove***

Sekitar tiga juta hektare hutan *mangrove* tumbuh di sepanjang 95 ribuan kilometer pesisir Indonesia, yang adalah 23% dari keseluruhan ekosistem *mangrove* dunia.

---

<sup>138</sup> Maritimnews. (2018). *Illegal Fishing Eradication Boosts Fishery Export*. Diakses pada 24 Januari 2018. <https://nusantaramaritimnews.id/?p=30405>.

Hutan *mangrove* adalah lumbung besar penyimpan karbon, dengan kapasitas penyimpanan lebih besar tiga kali lipat daripada hutan tropis daratan<sup>139</sup>.

Hutan *mangrove* memiliki manfaat yang sangat beragam, mulai dari menjaga stabilitas garis pantai dari dampak buruk abrasi, sebagai tempat terjadinya proses daur ulang bagi produksi oksigen, hingga menyerap karbon dioksida dan mengolah limbah industri dan kapal di laut. Bagi masyarakat Indonesia sendiri, khususnya mereka yang tinggal di kawasan pesisir, keberadaan hutan *mangrove* yang baik bisa menjadi tempat memanen belut, udang, kerang, kepiting, siput laut dan beragam spesies ikan lainnya, yang tentulah berarti memiliki nilai guna bagi kehidupan finansial mereka. Kayu-kayu dari hutan *mangrove* juga bisa digunakan sebagai kayu bakar, atau sebagai material bangunan, atau untuk membuat jangkar. Hutan *mangrove* juga memiliki fungsi sosial-budaya di mana bagi masyarakat tertentu ia bisa memiliki nilai spiritual atau religi. Selain itu, hutan *mangrove* bisa dimanfaatkan untuk ekowisata<sup>140</sup>.

Ekosistem ini juga berfungsi sebagai kawasan perlindungan, dengan rincian sebagai berikut: tempat bersarang dan berkembang biaknya sejumlah burung dan satwa lain; sumber plasma nutfah dan sumber genetika; habitat alami bagi berbagai jenis biota laut dan darat; kawasan pemijahan dan daerah asuhan bagi udang dan daerah untuk mencari makan bagi plankton. Hutan *mangrove* juga habitat utama Bekantan, salah satu hewan endemik kita yang terancam punah<sup>141</sup>.

Dengan begitu besarnya manfaat hutan *mangrove* bagi kehidupan kawasan pesisir, maka pelestariannya menjadi sebuah kewajiban bersama para *stakeholder* kelautan dan perikanan nasional. Namun jika melihat kondisi hutan *mangrove* saat ini yang sangat memprihatinkan, tampaknya kesadaran untuk bersama-sama menjaga kelestariannya itu masih belum dimiliki semua pihak.

Data Kementerian Kehutanan tahun 2012 menunjukkan bahwa dari 3,8 juta hektare luas hutan *mangrove* yang ada, hanya sekitar 8% saja yang masih

---

<sup>139</sup> Kabar Hutan. (2015). *Mangrove Indonesia: Berkas Fakta: Kekayaan Nasional dalam Ancaman*. Diakses pada 24 Januari 2018. <https://forestsnews.cifor.org/31191/mangrove-indonesia-berkas-fakta-kekayaan-nasional-dalam-ancaman?fnl=id>.

<sup>140</sup> *Ibid.*

<sup>141</sup> *Ibid.*

dalam kondisi baik, sedangkan sebagian besarnya (34,1%) dalam kondisi buruk dan sisanya masuk kategori sedang. Kerusakan hutan *mangrove* ini dapat berdampak pada punahnya berbagai spesies flora dan fauna yang hidupnya bergantung pada ekosistem tersebut. Dalam jangka panjang, kepunahan berbagai spesies flora dan fauna ini akan balik mengganggu ekosistem *mangrove* itu sendiri, sesuatu yang tentunya tidak kita inginkan.

Pada 2017, Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan (LHK) Siti Nurbaya mengatakan bahwa 52% dari hutan *mangrove* Indonesia berada dalam kondisi yang kurang baik<sup>142</sup>.

### **4.7.2 Terumbu Karang**

Ekosistem kedua yang penting dalam kehidupan kawasan pesisir adalah terumbu karang. Data Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) tahun 2013 menunjukkan bahwa hanya 5,3% saja kawasan terumbu karang yang masuk dalam kategori sangat baik. Sebesar 27,1% dikategorikan dalam kondisi baik, 37,2% dikategorikan sedang, dan 30,4% dikategorikan berada dalam kondisi memprihatinkan (tidak baik). Fakta ini sungguh mengkhawatirkan mengingat terumbu karang adalah habitat bagi banyak spesies laut untuk melakukan pemijahan, peneluran, pembesaran anak, makan dan mencari makan, terutama bagi sejumlah spesies yang memiliki nilai ekonomi yang strategis bagi pengembangan industri pangan maritim nasional. Terumbu karang adalah ekosistem sumber keanekaragaman hayati laut.

Data keluaran LIPI tahun 2017 tentang kondisi terumbu karang Indonesia tidak banyak menunjukkan perubahan. Merujuk pada data tersebut, sebanyak 6,9% terumbu karang dalam keadaan sangat baik, 23,4% dalam keadaan baik, 35,06% dalam kondisi sedang atau cukup, dan 35,15% dalam kondisi memprihatinkan alias buruk<sup>143</sup>.

Di sini kita bisa menyimpulkan bahwa penanganan terumbu karang di

---

<sup>142</sup> Detik.com. (2017). *Menteri LHK: 52% Kondisi Mangrove di Indonesia Kurang Baik*. Diakses pada 24 Januari 2018. <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-3481524/menteri-lhk-52-kondisi-mangrove-di-indonesia-kurang-baik>.

<sup>143</sup> CNN Indonesia. (2017). *Menakar Kondisi Terkini Terumbu Karang di Indonesia*. Diakses pada 24 Januari 2018. <https://student.cnnindonesia.com/edukasi/20170608111859-445-220267/menakar-kondisi-terkini-terumbu-karang-di-indonesia/>.

Indonesia sejauh ini belum bisa dikatakan baik. Ini dikarenakan setelah empat tahun berlalu peningkatan persentase yang paling mencolok justru adalah untuk kategori terumbu karang yang kondisinya buruk.

Namun menurut Kepala Pusat Penelitian Oseanografi LIPI, Dirhamsyah, berdasarkan hasil *monitoring* jangka panjang sejak 1993, sebenarnya terjadi kecenderungan peningkatan kondisi terumbu karang Indonesia ke arah yang lebih baik, hanya saja sesuatu terjadi di pengujung tahun 2016. Yang dimaksud di sana adalah pemutihan karang di hampir seluruh perairan Indonesia, yang diikuti oleh infeksi penyakit dan serangan hama. Pemutihan karang ini sendiri diakibatkan oleh fenomena anomali cuaca *El-Nino*. Para ahli memperkirakan pemutihan karang akan sering terjadi di masa yang akan datang sebagai dampak dari perubahan iklim dan pemanasan global<sup>144</sup>.

Kerusakan terumbu karang juga banyak disebabkan oleh aktivitas manusia seperti penambangan karang untuk bahan bangunan, penangkapan ikan dengan peledak dan atau racun, atau pengoleksian biota laut untuk hiasan (akuarium). Aktivitas pariwisata pun terkadang menjadi penyebabnya, di mana para turis yang beraktivitas di dasar laut, baik sengaja ataupun tidak, menginjak atau menyentuh terumbu karang. Pembangunan di darat atau laut yang tak memperhatikan kelestarian ekosistem pun tentulah punya andil, begitu juga *human error* yang menyebabkan sebuah kapal menabrak terumbu karang—seperti pernah terjadi di Raja Ampat, Papua<sup>145</sup>.

Selain menjaga dan meningkatkan kelestarian terumbu karang kita, pekerjaan rumah (PR) pemerintah terkait terumbu adalah menindak para pelaku penyelundupan terumbu karang. Dalam hal ini pemerintah telah aktif melakukannya, namun tentulah mesti lebih aktif lagi. Juni 2017 lalu, misalnya, Badan Karantina Ikan, Pengendalian Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan (BKIPM) menggagalkan penyelundupan 197 terumbu karang di pelabuhan Ferry Kolaka. Di awal 2017, pemerintah menggagalkan tiga upaya penyelundupan terumbu karang—satu di Bali dan dua di Lombok<sup>146</sup>. Sekali lagi

---

<sup>144</sup> *Ibid.*

<sup>145</sup> Tirto.id. (2017). *Terancamnya Keindahan Terumbu Karang Indonesia*. Diakses pada 24 Januari 2018. <https://tirto.id/terancamnya-keindahan-terumbu-karang-indonesia-cucN>.

<sup>146</sup> *Ibid.*



ironis sekali, bahwa untuk menjaga kelestarian laut nusantara pemerintah bahkan harus berhadapan dengan bangsanya sendiri.

Pada titik ini, perlindungan lingkungan hidup laut, yang meliputi hutan *mangrove* dan terumbu karang, adalah sebuah agenda yang tidak dapat ditawar-tawar lagi. Imperatif ekonomi untuk bisa menghasilkan devisa yang besar dari sektor perikanan, mau tidak mau juga harus disandingkan dengan imperatif lain, yaitu memastikan bahwa kondisi lingkungan laut kita lestari. Prinsip kelestarian di sini tentunya harus menyeimbangkan aspek-aspek mendasar, seperti ekonomi, sosial dan ekologi. Hanya dengan cara seperti itu industri pangan maritim kita dapat terjamin keberlanjutannya. Mengabaikan prinsip kelestarian dan konservasi akan menjadi bom waktu; bahwa industri pangan maritim kita lambat-laun akan terpuruk juga.

Pemerintah dalam hal ini harus bisa memberikan sanksi yang tegas kepada para pelaku perusakan lingkungan laut, termasuk bisa dengan cepat melakukan valuasi atas kerugian yang terjadi akibat adanya tindakan yang merusak lingkungan laut. Ketidakmampuan kita untuk melakukan valuasi secara cepat terhadap kerugian kerusakan terumbu karang dan biota laut yang ada di dalamnya, justru akan melemahkan posisi kita dalam kasus-kasus hukum yang melibatkan para penjahat lingkungan.

### **4.7.3 Sampah Plastik**

Terkait pencemaran lingkungan atau ekosistem laut, tak mungkin tidak, kita harus juga membahas sampah plastik. Di beberapa titik di perairan dunia telah ditemukan kepulauan sampah, yakni plastik-plastik dalam jumlah luar biasa banyak yang mengapung dan berkerumun sehingga menyerupai sebuah pulau atau kepulauan. Sebut saja misalnya kepulauan sampah di Samudra Pasifik, yang konon luasnya mencapai 1,4 kali lipat dari luas wilayah Indonesia<sup>147</sup>. Atau di Amerika Tengah, seperti di perairan pulau Roatan, Honduras, di mana banyak dari sampah-sampah itu diduga kuat berasal dari Guatemala<sup>148</sup>. Tentu

---

<sup>147</sup> Kompas.com. (2017). *Timbunan Plastik 14 Kali Indonesia Ditemukan di Lautan Pasifik*. Diakses pada 31 Januari 2018. <http://sains.kompas.com/read/2017/07/27/200700123/timbunan-plastik-1-4-kali-indonesia-ditemukan-di-lautan-pasifik>.

<sup>148</sup> National Geographic Indonesia. (2017). *"Kepulauan Sampah" di Amerika Tengah Tunjukkan Masalah Pencemaran Laut*. Diakses pada 31 Januari 2018. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2017/11/kepulauan-sampah-di-amerika-tengah-tunjukkan-masalah-pencemaran-laut>.

saja ini bukan sebuah kabar baik. Ditemukannya kepulauan-kepulauan sampah tersebut menandakan laut dunia saat ini sudah sangat kotor; kian mendekati level tidak layak huni bagi ikan-ikan dan biota laut lainnya. Pencemaran laut oleh sampah, telah menjadi isu global yang harus ditangani bersama-sama.

Banyaknya sampah plastik di laut sangat buruk bagi ekosistem. Sejumlah biota laut seperti ikan, kura-kura dan paus berpeluang besar mengalami kematian akibat sampah plastik, entah itu karena tak sengaja memakannya atau terjebak ruang-gerakannya oleh sampah plastik tersebut untuk waktu yang terlalu lama. Sejumlah burung juga didapati memakan sampah-sampah plastik tersebut, barangkali dikarenakan burung-burung tersebut mengira sampah-sampah plastik itu bisa dan aman untuk dimakan. Di South Georgia, misalnya, seekor induk burung albatros mengambil sampah-sampah plastik di laut lantas menyuapkannya kepada anak-anaknya<sup>149</sup>.

Banyaknya sampah plastik di laut juga sangat buruk untuk perekonomian. Apabila sampah-sampah tersebut ditemukan mengapung dan berkerumun di kawasan pariwisata bahari, misalnya, maka jelas sudah nilai ekonomi kawasan tersebut akan hancur, seperti yang terjadi di pantai-pantai di Karibia<sup>150</sup>. Adapun kalau sampah-sampah plastik tersebut dimakan oleh ikan-ikan, dan kita menangkap ikan-ikan tersebut, itu berarti sekian persen dari hasil tangkapan tersebut terbuang sia-sia sebab tak bisa kita olah ataupun kita konsumsi; dampaknya bahkan jauh lebih buruk lagi apabila kita secara tak langsung mengonsumsi sampah-sampah plastik tersebut dengan melahap ikan-ikan itu. Negara dan industri pangan maritim, tentulah akan memiliki rapor merah jika hal memalukan semacam itu sampai terjadi. Bagi perekonomian global sendiri, keberadaan sampah-sampah plastik di laut apalagi dalam jumlah yang fantastis seperti saat ini, sudah pasti sesuatu yang buruk.

Indonesia sayangnya menyumbang secara aktif dan dominan terhadap permasalahan ini. Hasil riset Jenna Jambeck, peneliti dari Universitas Georgia, Amerika Serikat, yang dipublikasikan pada 2015, menyebutkan

---

<sup>149</sup> BBC Indonesia. (2017). *Bagaimana Plastik Membunuh Berbagai Ikan, Hewan-Hewan Laut, Juga Burung*. Diakses pada 31 Januari 2018. <http://www.bbc.com/indonesia/majalah-42061728>.

<sup>150</sup> National Geographic Indonesia. (2017). *"Kepulauan Sampah" di Amerika Tengah Tunjukkan Masalah Pencemaran Laut*. Diakses pada 31 Januari 2018. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2017/11/kepulauan-sampah-di-amerika-tengah-tunjukkan-masalah-pencemaran-laut>.

bahwa Indonesia adalah penyumbang sampah plastik terbanyak nomor dua di dunia, dengan berat sampah plastik mencapai 187,2 ton; di bawah Tiongkok yang berat sampah plastiknya mencapai 262,9 juta ton<sup>151</sup>. Sementara itu data yang dihimpun *CNN Indonesia* menunjukkan bahwa setiap tahunnya Indonesia rata-rata menyumbang 3,2 juta ton sampah plastik; lagi-lagi tepat di bawah Tiongkok yang rata-rata menyumbang 8,8 juta ton sampah plastik setiap tahunnya<sup>152</sup>.

Kontribusi kita yang besar ini—bukan sebuah prestasi, tentu saja—sesungguhnya mudah dilacak. Umumnya, lonjakan sampah plastik terjadi di negara-negara yang perekonomian sedang berkembang dengan baik, dan seperti itulah Indonesia. Kemajuan ekonomi sebuah negara memang selalu identik dengan kemajuan industri, dan di dalamnya tentu saja ada penggunaan produk-produk plastik—atau berbahan dasar plastik—yang massif. Di sini, persoalan plastik adalah sesuatu yang dilematis. Di satu sisi kita menghendaki perekonomian negara terus berkembang dan maju, di sisi lain kita harus menerima konsekuensi berupa membludaknya penggunaan plastik, dan tentu saja menggunungnya sampah-sampah plastik. Pemerintah dalam hal ini harus berpikir keras, menemukan cara-cara inovatif untuk membuat kedua hal tersebut tidak lagi seperti berada pada satu tubuh dan tak terpisahkan satu sama lain<sup>153</sup>.

Hal lainnya yang juga harus dipikirkan pemerintah adalah mengurangi penggunaan produk plastik secara signifikan, sebab bagaimanapun sampah-sampah plastik itu berasal dari produk-produk tersebut. Terkait hal ini pada Februari 2016 lalu pemerintah mencoba menerapkan kebijakan membayar dua ratus rupiah untuk setiap pembelian dengan sebuah kantong plastik di ritel-ritel modern. Sayangnya, penetapan harga tersebut terlalu rendah; juga, tidak ada transparansi mengenai pengelolaan dan pengalokasian dana yang

---

<sup>151</sup> Kompas.com (2017). *Laut Dunia Darurat Sampah Plastik, Indonesia Turut Menyumbang*. Diakses pada 31 Januari 2018. <http://sains.kompas.com/read/2017/12/05/170700623/laut-dunia-darurat-sampah-plastik-indonesia-turut-menyumbang->

<sup>152</sup> CNN Indonesia. (2017). *Ancaman Sampah Plastik yang 'Menggunung' di Laut Indonesia*. Diakses pada 31 Januari 2018. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20170224090306-20-195843/ancaman-sampah-plastik-yang-menggunung-di-laut-indonesia>.

<sup>153</sup> *Ibid.*

terkumpul. Pada Oktober 2016 Asosiasi Pengusaha Ritel Indonesia (Aprindo) memutuskan untuk menghentikan program ini dengan alasan tidak adanya payung hukum yang bisa menjadi dasar pelaksanaannya<sup>154</sup>.

Sebuah penelitian yang dipublikasikan di *Nature Communications* menunjukkan bahwa yang dianggap sumber utama masuknya plastik ke lautan adalah sumber dari darat, bukan dari laut; termasuk di dalamnya sampah plastik dari aktivitas rumah tangga dan komersil yang, baik sengaja maupun tidak, dibuang ke laut<sup>155</sup>. Ini berarti, penanganan pencemaran ekosistem laut oleh sampah plastik memang mesti dimulai di darat, dioptimalkan di sana. Ditetapkannya Undang-Undang tentang Pengelolaan Sampah yang secara khusus membahas persoalan sampah plastik ini dinilai penting oleh para pemerhati lingkungan, sebab landasan hukum ini bisa digunakan untuk mengatur secara lebih ketat pembatasan penggunaan plastik serta meningkatkan kesadaran konsumen akan dampak-dampak buruk limbah sampah plastik—khususnya bagi ekosistem laut<sup>156</sup>.

Pemerintah dalam hal ini memiliki program rencana aksi nasional (RAN) untuk penanganan sampah di laut, di mana untuk melaksanakannya pemerintah siap mengucurkan dana sebesar 1 miliar dolar AS atau setara dengan 13,4 triliun rupiah. Selain itu, seperti dikemukakan Depudi Bidang Kedaulatan Maritim Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Arif Havas Oegroseno, pemerintah juga berinisiatif membentuk sebuah aliansi untuk mengatasi masalah sampah plastik ini, yakni *Alliance for Marine Plastic Solutions* (AMPS), yang diharapkan mampu mempercepat proses penanganannya dan mencegah bertambahnya kerugian ekologi dan ekonomi akibat rusaknya keanekaragaman hayati dan sumber daya laut. Upaya lainnya yang juga dilakukan pemerintah adalah menggaet investor-investor asing yang tertarik menangani persoalan

---

<sup>154</sup> National Geographic Indonesia. (2017). *Bagaimana Indonesia Bisa Melawan Pencemaran Plastik?* Diakses pada 31 Januari 2018. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2017/10/bagaimana-indonesia-bisa-melawan-pencemaran-plastik>.

<sup>155</sup> Lebreton, Laurent C.M. et al. (2017). *River Plastic Emissions to the World's Oceans*. Diakses pada 31 Januari 2018. <https://www.nature.com/articles/ncomms15611>.

<sup>156</sup> Wright, Tomas dan Waddell, Sarah. (2016). *Bagaimana Indonesia Bisa Melawan Pencemaran Plastik?* Diakses pada 31 Januari 2018. <https://theconversation.com/bagaimana-indonesia-bisa-melawan-pencemaran-plastik-81558>.

tersebut dengan pertimbangan bisa meningkatkan kapasitas daur ulang mereka<sup>157</sup>.

Dalam beberapa tahun ke depan kita akan melihat seperti apa realisasinya di lapangan. Kita pun tentunya, sebagai warga negara yang baik, harus mengembangkan kesadaran di dalam diri kita masing-masing tentang betapa parahnya kontribusi sampah plastik terhadap rusaknya ekosistem laut, yang mestilah mendorong kita untuk menjadi bijak dalam menggunakan produk-produk plastik di dalam kehidupan kita sehari-hari.

#### **4.8 Optimisme dan Persaingan di Pasar Global**

Demikian telah kita lihat bahwa ada begitu banyak tantangan yang mesti dihadapi untuk mengembangkan industri pangan maritim nasional, dan lebih jauh lagi menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Tantangan-tantangan tersebut ada yang datang dari luar dan ada juga yang datang dari dalam; ada yang sifatnya materiil dan ada juga yang berkaitan dengan mental. Kesungguhan dan konsistensi menjadi kunci dalam hal ini. Bertolak pada sejumlah keberhasilan dalam beberapa tahun terakhir, kita patut optimistis tantangan-tantangan tersebut—bahkan yang besar sekalipun—akan bisa kita hadapi dengan kepala tegak dan berbuah hasil yang baik. Lagipula, waktu yang telah kita tempuh baru tiga tahun saja dari entah berapa lama yang dibutuhkan.

Di bab berikutnya, buku ini akan membahas persaingan yang akan dihadapi industri pangan maritim di pasar global, di dunia internasional. Kita akan sama-sama melihat seperti apa peta kekuatan negara-negara lain—baik tetangga maupun mitra dagang selama ini—dalam menyongsong perekonomian dunia yang tengah mengalami pergeseran pusat dari Eropa ke Asia Pasifik.



<sup>157</sup> National Geographic Indonesia. (2017). *Indonesia Siapkan Dana Rp13,4 Triliun untuk Bersihkan Sampah Plastik di Laut*. Diakses pada 31 Januari 2018. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2017/10/indonesia-siapkan-dana-rp13-4-triliun-untuk-bersihkan-sampah-plastik-di-laut>.



---

# **PERSAINGAN INDUSTRI PANGAN MARITIM ANTARBANGSA**

---

- 5.1 Kontribusi Hasil Perikanan Nasional
- 5.2 Kebutuhan Pasar Pangan Maritim Domestik
- 5.3 Neraca Perdagangan Komoditas Perikanan Nasional
- 5.4 Klasterisasi Negara Pesaing
- 5.5 Klasterisasi Persaingan Dunia Tahun 2030
- 5.6 Persaingan, Tantangan dan Strategi



*World trade means competition from anywhere; advancing technology encourages cross-industry competition. Consequently, strategic planning must consider who our future competitors will be, not only who is here today.*

Eric Allison

Perdagangan global selalu bersifat dinamis, tidak terkecuali pasar pangan maritim dunia. Yang memegang kendali atas pasar saat ini, bisa saja menjadi *follower* pada periode berikutnya. Menariknya adalah kendali tersebut tidak selalu dipegang oleh pihak produsen; seringkali, justru pihak konsumen terbesar yang menjadi penentu dalam perdagangan internasional. Situasi ini sangat tergantung kepada besar dan kuatnya posisi tawar suatu negara dalam sistem yang berlaku sehingga harga ditentukan oleh negara tersebut atau oleh kelompok negara-negara tertentu dengan negara tersebut sebagai “pusat”.

Di bagian ini buku ini akan membahas persaingan industri pangan maritim global, dengan terlebih dahulu memetakan posisi dan kontribusi Indonesia di pasar global tersebut, dengan bertolak pada data-data yang berhasil dihimpun oleh Badan Pusat Statistik (BPS). Pemetaan ini akan disandingkan dengan aktivitas impor yang dilakukan Indonesia terhadap hasil laut dan perikanan dunia serta posisi neraca perdagangan komoditas perikanan nasional. Setelah itu barulah dibahas juga tingkat kekompetitifan negara-negara di kawasan atau pasar tersebut sebagai pesaing kita dalam upaya memperoleh posisi tawar yang strategis di pasar global.

Pembahasan merujuk pada data keluaran FAO tahun 2016 dengan melihat dua sisi, yaitu (1) negara-negara produsen produk perikanan dunia dan (2) komoditas utama yang diperdagangkan secara internasional. Persaingan tidak hanya dilihat dari kondisi yang ada saat ini, melainkan juga dari potensi persaingan di masa depan.

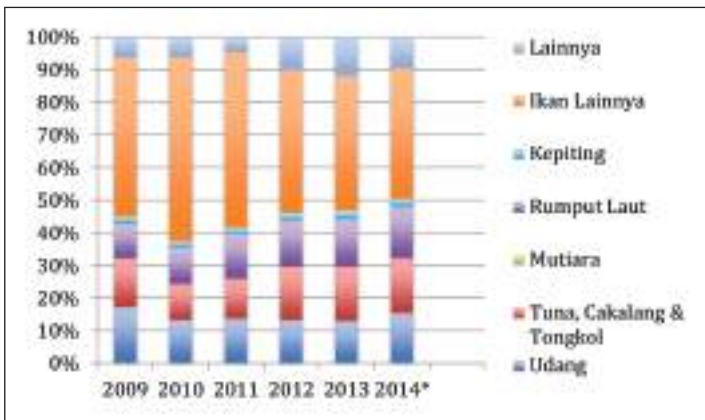
### **5.1 Kontribusi Hasil Perikanan Nasional**

Selama kurun waktu enam tahun dari tahun 2009, di pasar global, Indonesia senantiasa memiliki peranan penting dalam perdagangan sejumlah komoditas perikanan seperti udang, tuna, cakalang, tongkol, rumput laut dan kepiting. Terhadap pasar global, produksi udang Indonesia, misalnya, menyumbang rata-rata 153,3 ribu ton per tahun atau setara dengan 1,3 miliar dolar AS. Untuk penyediaan tuna, cakalang dan tongkol (TCK), kontribusi Indonesia ada di rata-rata 160,2 ribu ton per tahun—senilai 543 juta dolar AS. Sementara itu rumput laut dan kepiting masing-masing menyumbang 146,4 ribu ton—161,8 juta dolar AS—dan 24,5 ribu ton—271,6 juta dolar AS—per tahun. Secara lengkap



volume dan nilai ekspor komoditas utama perikanan Indonesia tersaji dalam grafik di bawah ini.

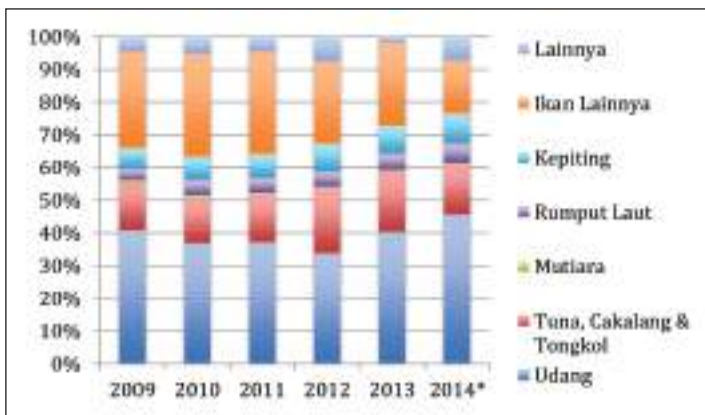
**Grafik 5. 3. Kontribusi Volume Ekspor Hasil Perikanan Indonesia Menurut Komoditas Utama (%)**



\*Angka s.d. September 2014

Sumber: Badan Pusat Statistik

**Grafik 5.4 : Kontribusi Nilai Ekspor Hasil Perikanan Indonesia Menurut Komoditas Utama (%)**



\*Angka sd September 2014

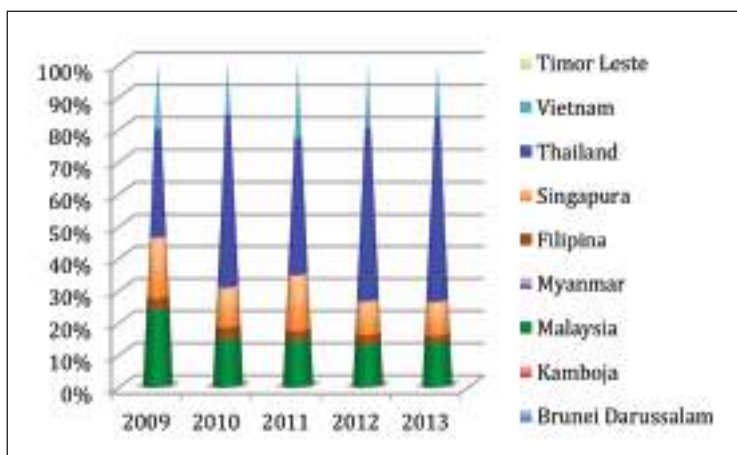
Sumber: Badan Pusat Statistik

### 5.1.1 Kontribusi Indonesia di Kawasan Asia Tenggara

Sumbangan hasil perikanan Indonesia dalam penyediaan kebutuhan kawasan Asia Tenggara selama kurun waktu 2009-2013 rata-rata sekitar 358 ribu ton per tahun, senilai 422 juta dolar AS. Rata-rata ekspor terbesar yakni 175 ribu ton per tahun dilakukan untuk memenuhi permintaan ikan Thailand; terendah adalah untuk memenuhi kebutuhan ikan Myanmar, yakni rata-rata 9.8 ton per tahun.

Dalam periode waktu lima tahun tersebut, peningkatan jumlah ekspor terjadi ke Brunei Darussalam, Kamboja, Filipina, Singapura, Thailand dan Vietnam, di mana kenaikan rata-rata volume ekspor tertinggi dilakukan untuk pemenuhan pasar Brunei Darussalam, yakni sebesar 61,53%. Sedangkan rata-rata penurunan jumlah ekspor terjadi ke dua negara, yaitu Malaysia (0,66%) dan Myanmar (55,04%). Besaran volume ekspor hasil perikanan nasional terhadap pasar Asia Tenggara disarikan dalam grafik berikut.

**Grafik 5.5. Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Asia Tenggara(%)**



Sumber: Badan Pusat Statistik, data diolah penulis

Di antara negara-negara ASEAN, Thailand dan Vietnam adalah rival kita. Seperti telah dikemukakan di Bab II buku ini, kita masih berada di bawah kedua

negara tersebut untuk nilai ekspor tahunan produk perikanan. Perkembangan di beberapa tahun terakhir memang bisa dibilang berpihak ke kita, di mana Thailand dan Vietnam, selain mengalami penurunan nilai ekspor produk perikanan, juga mengalami kenaikan nilai impor produk perikanan; neraca perdagangan komoditas perikanan kita relatif lebih sehat, dengan kata lain. Namun itu tak boleh membuat kita lengah. Kenyataannya, kita masih di bawah mereka dalam urusan mengeksport komoditas perikanan, padahal dari segi tangkapan ikan kita justru jauh di atas mereka.

Yang harus kita waspadai dan tanggulangi adalah kemungkinan kondisi neraca perdagangan komoditas perikanan kedua rival kita itu dalam beberapa tahun ke depan. Vietnam, misalnya, kendati sempat “dihadiah” kartu kuning dari Uni Eropa akibat ketahuan membiarkan praktik IUU *fishing* dan tak terlihat sungguh-sungguh mengatasinya, dalam setahun terakhir mulai membenahi diri; mereka juga terus berupaya meningkatkan mutu produk perikanan mereka untuk bisa memenuhi standar tinggi yang ditetapkan Uni Eropa—dan mereka konon bisa saja lebih dulu dari kita dalam memperoleh fasilitas berupa bebas bea masuk untuk ekspor produk perikanan ke negara-negara Uni Eropa. Di Asia sendiri, Vietnam terus mengembangkan kerja sama perdagangan dengan Tiongkok, negara dengan kekuatan perekonomian terbesar di Asia saat ini<sup>158</sup>. Bahkan dengan Australia pun Vietnam menjalin kerja sama untuk memberantas praktik IUU *fishing*<sup>159</sup>. Jika bicara soal aktivitas ekspor mereka ke belahan dunia lain, baru-baru ini Vietnam berhasil menggeser Argentina untuk kemudian menjadi pemasok *pangasius* terbesar ke Brazil<sup>160</sup>.

Thailand pun tidak bisa dipandang sebelah mata. Penurunan nilai ekspor produk perikanan memang terus mereka alami dalam beberapa tahun terakhir, terutama setelah pada 2014 situs berita internasional seperti *The Guardian*

---

<sup>158</sup> The Voice of Vietnam (VOV). (2017). *Vietnam, China Secure 19 Cooperation Deals*. Diakses pada 27 Januari 2018. <http://english.vov.vn/politics/vietnam-china-secure-19-cooperation-deals-362384.vov>.

<sup>159</sup> Viet Nam News. (2017). *Viet Nam, Australia Sign MoU to Combat Illegal Fishing*. Diakses pada 27 Januari 2018. <http://vietnamnews.vn/economy/392672/viet-nam-australia-sign-mou-to-combat-illegal-fishing.html#AcmIdcCOFJDI46KZ.97>.

<sup>160</sup> Vietnam Association of Seafood Exporters and Producers (VASEP). (2018). *Vietnam Pangasius Sales to Brazil Jumped*. Diakses pada 27 Januari 2018. [http://seafood.vasep.com.vn/seafood/59\\_12419/vietnam-pangasius-sales-to-brazil-jumped.htm](http://seafood.vasep.com.vn/seafood/59_12419/vietnam-pangasius-sales-to-brazil-jumped.htm).

menguak terjadinya perbudakan dalam industri perikanan negara Gajah Putih ini—hingga kini isu yang satu ini masih menjadi sorotan dunia terutama negara-negara yang kerap mengandalkan ekspor produk perikanan dari Thailand<sup>161</sup>. Namun volume ekspor produk perikanan mereka masih sangat tinggi, dan itu begitu kontras dengan luas wilayah perairan mereka yang tak seberapa dibandingkan dengan luas wilayah perairan kita. Selain itu, pada 2015 Thailand telah menjalin kerja sama dengan Tiongkok untuk membuka Terusan Kra<sup>162</sup>. Proyek besar ini diperkirakan akan rampung di tahun 2025. Pada saat itu, menarik untuk dilihat apakah Thailand (juga Vietnam) akan semakin jauh meninggalkan negara-negara ASEAN lainnya dalam hal ekspor produk perikanan atau bagaimana.

Indonesia, dalam hal ini, tak boleh pasif dan diam saja menunggu apa yang kelak mungkin terjadi, namun justru harus aktif mengantisipasinya. Soal Terusan Kra tadi, misalnya. Setelah terusan tersebut benar-benar berfungsi, apa yang sebaiknya kita lakukan? Selat Malaka pasalnya diperkirakan akan kehilangan sebagian besar “tangkapan” dengan dibuka dan berfungsinya Terusan Kra—dengan demikian Indonesia adalah salah satu negara yang terancam selain tentunya Singapura dan Malaysia. Itu berarti kita harus membangun sebuah “pintu masuk” lain untuk kapal-kapal yang berlayar ke kawasan kita. Berdirinya *international hub port* di Natuna dalam hal ini bisa menjadi solusi, meski tentu banyak hal darinya mesti dipelajari secara saksama terlebih dulu.

Terkait penerapan teknologi dalam industri pangan maritim sendiri, kita masih harus belajar banyak dari kedua rival kita itu. Vietnam senantiasa aktif mencari temuan-temuan baru dalam upaya meningkatkan kuantitas dan kualitas komoditas laut utama mereka seperti udang. Serangan EMS beberapa tahun lalu mungkin menjadi pelajaran berharga bagi mereka.

Industri perikanan Indonesia akan menghadapi situasi yang rumit ketika negara-negara yang menjadi rival kita di ASEAN dalam industri pangan

<sup>161</sup> The Telegraph. (2018). *Human Trafficking and Violence Still Rife in Thai Fishing Industry*. Diakses pada 2017 Januari 2018. <http://www.telegraph.co.uk/news/2018/01/23/human-trafficking-and-violence-rife-thai-fishing-industry-uks/>.

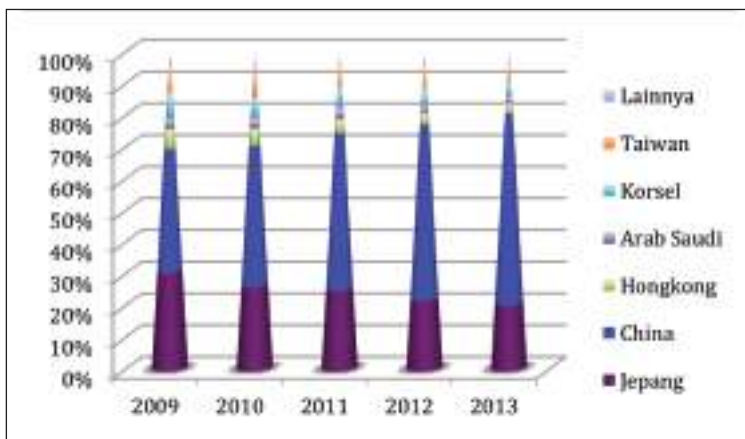
<sup>162</sup> Maritimnews. (2017). *Selamat Datang Terusan Kra, Selamat Tinggal Selat Malaka*. Diakses pada 27 Januari 2018. [www.maritimnews.com/selamat-datang-terusan-kra-selamat-tinggal-selat-malaka/](http://www.maritimnews.com/selamat-datang-terusan-kra-selamat-tinggal-selat-malaka/).

maritim telah mampu mengantisipasi permasalahan-permasalahan yang telah disebutkan sebelumnya. Hal ini bukan tidak mungkin terjadi, mengingat pemberantasan IUU *fishing* yang telah dilakukan oleh Indonesia jelas memukul industri perikanan mereka, termasuk keterkaitannya dengan pasar Uni Eropa. Berbagai penyiasatan tentu saja akan dilakukan oleh Thailand maupun Vietnam untuk mengatasi hal tersebut. Oleh karenanya, Indonesia yang relatif diuntungkan oleh adanya hal ini, diharapkan juga membuat strategi-strategi tingkat lanjut untuk merespons kemampuan adaptasi industri perikanan negara-negara yang menjadi rival kita di ASEAN itu. Momentum seperti ini haruslah dimanfaatkan sebaik mungkin oleh pemerintah Indonesia untuk mendapatkan kesempatan memperjuangkan kepentingan nasional Indonesia yang lebih luas, terutama yang terkait dengan industri pangan maritim.

### **5.1.2 Kontribusi Indonesia di Pasar Asia**

Dalam pemenuhan kebutuhan pasar Asia (di luar negara-negara kawasan Asia Tenggara), produk perikanan Indonesia memiliki kontribusi cukup signifikan dalam memenuhi kebutuhan Tiongkok dan Jepang. Total sumbangan perikanan nasional di Asia rata-rata lebih dari 493 ribu ton per tahun, dengan nilai ekspor sekitar 1,7 miliar dolar AS per tahun selama 2009-2013. Dalam lima tahun tersebut, kontribusi hasil perikanan Indonesia mengalami kenaikan rata-rata di negara-negara seperti Tiongkok (23,08%), Arab Saudi (2,93%) dan Taiwan (2,07%). Namun untuk pasar Jepang, Hongkong, dan Korea Selatan, kontribusi hasil perikanan nasional justru mengalami penurunan, masing-masing dengan rata-rata 0,56%, 6,37% dan 4,7% per tahun. Grafik di bawah ini memberikan informasi lengkap kontribusi hasil perikanan Indonesia terhadap pemenuhan kebutuhan pasar Asia.

**Grafik 5.6. Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Asia(%)**



Sumber: Badan Pusat Statistik, data diolah penulis

Di Asia, rival kita untuk ekspor produk perikanan—tentunya selain Thailand dan Vietnam—adalah Tiongkok dan India. Sebagaimana telah kita ketahui, Tiongkok saat ini adalah negara dengan hasil tangkapan ikan terbesar di dunia, sekaligus eksportir produk perikanan terbesar di dunia. Terhadap kita selisih di kedua hal tersebut sangat jauh, sehingga sulit dibayangkan kita akan mampu mendekati apalagi menyusul mereka dalam waktu dekat. Selain itu, dari segi infrastruktur, mereka pun jauh mendahului kita. Telah dikemukakan di bab-bab sebelumnya bahwa pelabuhan-pelabuhan Tiongkok mendominasi 10 besar pelabuhan tersibuk dan terbaik di dunia. SDM yang mereka miliki pun jauh lebih banyak dari kita, dan mestilah lebih berpengalaman dan lebih terlatih. Kapal-kapal penangkapan ikan mereka, baik dari segi kuantitas maupun kualitas, juga berada di atas kita.

India, di sisi lain, memiliki keuntungan berupa luasnya wilayah perairan yang mereka miliki, dan telah mampunya mereka mengeksploitasi wilayah perairan mereka itu dengan cara yang relatif tepat. Itu terlihat dari terus meningkatnya hasil tangkapan ikan mereka (produksi udang, misalnya, telah meningkat

30% sejak 2010<sup>163</sup>), begitu juga volume dan nilai ekspor hasil laut mereka. Soal lahan tambak garam, seperti telah dikemukakan sebelumnya, India jauh mendahului kita, sehingga meskipun mereka kerap berhadapan dengan iklim yang tidak mendukung produksi garam sebagaimana halnya kita, namun secara keseluruhan hasil tambak mereka berada jauh di atas kita. Selain itu India juga telah benar-benar menerapkan teknologi dalam aktivitas-aktivitas perikanan dan kelautan, di mana mereka telah mengembangkan sebuah sistem pemetaan yang memungkinkan para nelayan mengetahui seperti apa kondisi laut yang akan mereka hadapi hari itu, juga seberapa potensial tangkapan yang mungkin akan mereka peroleh di kawasan tersebut. Ini terbukti berhasil menggenjot volume tangkapan ikan para nelayan, dan secara tidak langsung berdampak juga pada peningkatan taraf hidup mereka<sup>164</sup>. Pemerintah India menggalakan para ilmuwan secara serius dalam merekayasa sistem tersebut, dan konon teknologi ini telah disebarakan secara merata.

Bukan hanya itu, India juga mencoba melangkah lebih jauh dengan menggerakkan para ilmunya untuk merekayasa sistem lain yang akan mampu melakukan pemetaan tiga dimensi (*3D mapping*) atas potensi produk perikanan terutama udang, yang tentunya akan semakin memudahkan para nelayan dalam mencari dan menangkap ikan—juga menghindari bahaya yang disebabkan oleh aktivitas cuaca<sup>165</sup>. Di sini terlihat betapa besarnya dukungan pemerintah India, dan betapa terintegrasinya aktivitas para ilmuwan mereka dengan aktivitas para nelayan dan pelaku perikanan dan kelautan di lapangan. Tidak berhenti di sini, India pun menjalin kerja sama dengan Uni Eropa untuk meningkatkan kualitas SDM mereka, melalui program bernama *Capacity-building Initiative for Trade Development (CITD)*<sup>166</sup>. Satu hal lain yang perlu kita ketahui, India pun berpotensi besar untuk menjadi pemasok udang

---

<sup>163</sup> The Fish Site. (2017). *Shrimp in India: Prospect for Growth*. Diakses pada 27 Januari 2018. <https://thefishsite.com/articles/market-trends-and-analysis-with-grojan-nikolik-rabobank-1>.

<sup>164</sup> The Fish Site. (2017). *Brackish Potential for a Shrimp Farming Surge in India*. Diakses pada 27 Januari 2018. <https://thefishsite.com/articles/untapped-brackish-water-sites-may-provoke-a-shrimp-farming-surge-in-india>.

<sup>165</sup> *Ibid.*

<sup>166</sup> The Fish Site. (2017). *EU Trains Officials in Good Aquaculture Practices*. Diakses pada 27 Januari 2018. <https://thefishsite.com/articles/eu-trains-officials-in-good-aquaculture-practices>.

yang paling diandalkan oleh Inggris. Ini setidaknya disebabkan oleh dua hal. *Pertama*, Inggris telah keluar dari Uni Eropa dan ini bisa berdampak pada tidak begitu ketatnya persyaratan yang harus dipenuhi untuk mengekspor produk perikanan ke negara sepakbola tersebut. *Kedua*, berkaca pada sejarah masa silam, India dan Inggris memiliki hubungan yang relatif istimewa. Indonesia, sebagai negara yang ingin menjadi Poros Maritim Dunia, harus mengantisipasi loncatan-loncatan yang mungkin dicapai India dalam beberapa tahun ke depan.

Terkait Tiongkok, di balik hasil tangkapan ikannya yang luar biasa itu, diduga kuat sebagiannya adalah kontribusi dari kapal-kapal penangkap ikan mereka yang melakukan *illegal fishing* di berbagai kawasan dunia. Telah banyak situs berita internasional memberitakan hal ini. Di wilayah perairan Korea Selatan, misalnya, seperti diberitakan CNN (21/12/2017), ketika tensi di Semenanjung Korea sedang meningkat ditemukan kapal-kapal besar penangkap ikan dari Tiongkok, yang langsung ditindak tegas oleh pihak Korea Selatan—ditembak terus-menerus hingga kapal-kapal tersebut menjauh<sup>167</sup>. Di Timor Leste, tahun 2017 lalu, sepuluh kapal penangkap ikan Tiongkok diamankan karena terbukti melakukan *illegal fishing*, di mana ribuan hiu mati ditemukan di lambung kapal-kapal tersebut.<sup>168</sup>

Di Laut Cina Selatan, dalam beberapa tahun terakhir, Tiongkok juga diduga kuat melakukannya. Tiongkok telah secara terang-terangan menunjukkan niatnya untuk menguasai Laut Cina Selatan meski jelas-jelas tindakan mereka ini melanggar *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) dan memantik reaksi agresif dari beberapa negara ASEAN yang merasa terganggu dan terancam seperti Filipina. Tiongkok sendiri, dalam menanggapi reaksi tersebut, terlihat acuh tak acuh; mereka terkesan meyakini bahwa, terlepas dari kecaman dunia internasional dan keputusan hukum yang dikeluarkan Permanent Court of Arbitration (PCA) yang menetapkan aktivitas mereka di Laut Cina Selatan itu ilegal, aksi-aksi nyata yang bisa benar-benar menghantam mereka tidak akan ada. Kamboja, dalam hal ini, adalah salah satu

---

<sup>167</sup> CNN. (2017). *South Korean Coast Guard Fires 250 Rounds at Chinese Fishing Ships*. Diakses pada 27 Januari 2018. <https://edition.cnn.com/2017/12/20/asia/south-korea-china-intl/index.html>.

<sup>168</sup> BBC. (2017). *Sea Shepherd Intercepts 'Shark Boats' in East Timor*. Diakses pada 27 Januari 2018. <http://www.bbc.com/news/world-australia-41275695>.



negara ASEAN yang produktivitas perikanannya akan sangat terpukul jika aktivitas ilegal dan arogan Tiongkok ini berlanjut.

Tidak hanya di Laut Cina Selatan dan sekitarnya, kapal-kapal penangkap ikan Tiongkok pun ditemukan melakukan *illegal fishing* di perairan yang jauh, seperti Ekuador<sup>169</sup>, sehingga muncul dugaan pada saatnya nanti mungkin saja wilayah perairan Amerika Serikat pun menjadi “wilayah kerja” kapal-kapal penangkap ikan Tiongkok. Kawasan perairan di barat Afrika, konon, adalah yang paling dikuras Tiongkok dalam beberapa tahun terakhir<sup>170</sup>. Terlihat sekali Tiongkok berupaya memanfaatkan keunggulan mereka dalam teknologi, perekonomian, politik dan militer, di mana mereka menyasar kawasan-kawasan yang diperkirakan tak akan mampu memberikan perlawanan berarti. Indonesia mau tak mau harus siap berhadapan dengan Tiongkok jika situasi ini memburuk (baca: Tiongkok tak juga terlihat menindak kapal-kapal mereka yang melakukan *illegal fishing* itu).

Pemerintah Tiongkok ditenggarai memiliki andil aktif dalam kasus-kasus *illegal fishing* yang melibatkan kapal-kapal penangkap ikan dari negara mereka. Seperti dilansir *The New York Times* (03/05/2017), untuk memenuhi kebutuhan domestik yang terus meningkat terkait produk perikanan, dalam kondisi wilayah perairan mereka sendiri sudah nyaris terkuras habis (*overfished*), pemerintah Tiongkok memberangkatkan sekitar 2.600 unit kapal penangkap ikan besar, lengkap dengan teknologi pembekuan dan yang lainnya. Jumlah ini sepuluh kali lebih besar daripada jumlah kapal penangkap ikan yang diberangkatkan Amerika Serikat. Menurut Zhang Hongzhou, peneliti di Nanyang Technology University di Singapura, pemerintah Tiongkok menilai penjaminan pemenuhan kebutuhan domestik terkait produk perikanan bukan saja baik buat perekonomian Tiongkok, namun juga baik untuk menjaga stabilitas sosial dan kekuatan politik negeri Tirai Bambu itu.<sup>171</sup>

---

<sup>169</sup> Reuters. (2017). *Ecuador Jails Chinese Fishermen Found with 6,000 Sharks*. Diakses pada 27 Januari 2018. <https://www.reuters.com/article/us-ecuador-environment-galapagos/ecuador-jails-chinese-fishermen-found-with-6000-sharks-idUSKCN1B81TS>.

<sup>170</sup> VOA. (2017). *Chinese Overfishing Threatens West African Economies*. Diakses pada 27 Januari 2018. <https://www.voanews.com/a/chinese-overfishing-threatens-west-african-economies/3947764.html>.

<sup>171</sup> The New York Times. (2017). *China Wants Fish, So Africa Goes Hungry*. Diakses pada 27 Januari 2018. <https://www.nytimes.com/2017/05/03/opinion/china-wants-fish-so-africa-goes-hungry.html>.

Oleh karena itulah kapal-kapal penangkap ikan mereka sampai bergerak begitu jauh ke perairan barat Afrika. Kapal-kapal penangkap ikan mereka begitu besar sehingga dalam seminggu melaut saja hasil tangkapan mereka setara dengan apa yang diperoleh kapal-kapal dari Senegal untuk satu tahun melaut, yakni senilai dua miliar dolar AS. Mengenai hal ini, diduga kuat, Tiongkok pun telah melakukan *overfishing* dalam beberapa tahun terakhir di kawasan tersebut. Di Laut Cina Selatan pun Tiongkok diduga kuat melakukannya. Dugaan ini salah satunya muncul dari Jepang yang harus berhadapan dengan hilangnya sejumlah ikan di wilayah perairan mereka dalam beberapa tahun terakhir<sup>172</sup>.

*Illegal fishing* dan *overfishing*, dua hal yang jika terus dilakukan Tiongkok akan mempercepat habisnya potensi laut dunia. Menghadapi kemungkinan terburuk ini, Indonesia harus mengambil sejumlah langkah antisipatif yang bernilai strategis. Misalnya, mempercepat perkembangan industri perikanan budidaya. Atau, memperkuat posisi tawar di dunia internasional sehingga bisa sedikit-banyak menekan Tiongkok. Atau, menyatukan kembali negara-negara ASEAN untuk mengikis keterlalu-bergantungan beberapa negara ASEAN kepada Tiongkok. Tentu saja, itu semua bukan hal yang mudah dan akan memakan banyak waktu dan biaya.

Posisi Tiongkok yang bukan saja sebagai pasar potensial industri maritim tetapi juga sebuah ancaman nyata bagi keberlanjutan sumber daya maritim kita adalah suatu paradoks hubungan bilateral yang harus kita hadapi. Artinya, sebagai negara berdaulat yang menginginkan diri menjadi poros maritim dunia, Indonesia tetap harus membedakan kepentingan-kepentingan yang mungkin muncul dalam setiap negosiasi bilateral dengan Tiongkok. Berbagai macam peluang investasi yang mungkin dilakukan oleh Tiongkok sebagai negara yang memiliki cadangan devisa paling besar di dunia memang membuka peluang kerjasama yang menjanjikan, dan dengan jumlah penduduk yang sangat besar Tiongkok pun tak pelak lagi adalah pasar yang sangat potensial bagi segala macam produk dan jasa, tetapi harus digarisbawahi bahwa persoalan

---

<sup>172</sup> The Japan Times. (2017). *China is Waging A Global Fisheries War*. Diakses pada 27 Januari 2018. <https://www.japantimes.co.jp/opinion/2017/10/30/commentary/world-commentary/china-waging-global-fisheries-war/#.Wm7jLbMxXQU>.

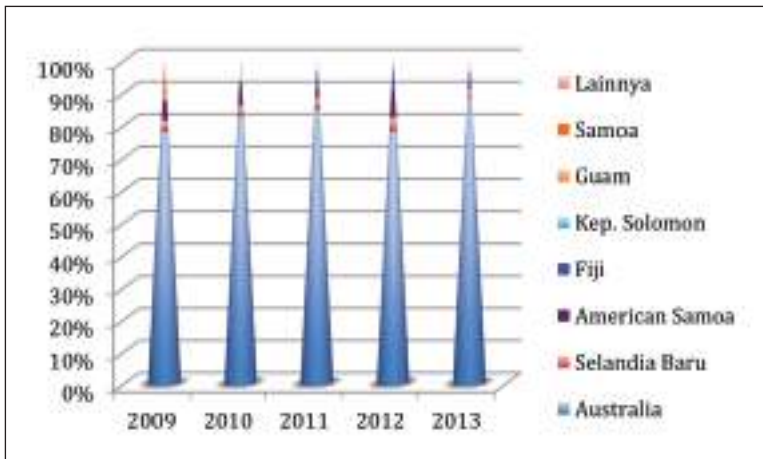
kedaulatan nasional dan prinsip kelestarian serta keberlanjutan sumber daya maritim nasional harus dikedepankan.

**5.1.3 Kontribusi Indonesia di Pasar Australia**

Untuk kawasan Australia dan sekitarnya kontribusi ekspor hasil perikanan Indonesia tercatat masih sangat minim, yaitu hanya berkisar rata-rata sembilan ribu ton (50 juta dolar AS) per tahun selama 2009-2013, di mana nilai ekspor terbesar adalah ke Australia dengan sebesar rata-rata 7.000 ton per tahun. Nilai ekspor terendah, sementara itu, adalah untuk pemenuhan permintaan Kepulauan Solomon, yakni hanya sekitar 77 ton saja per tahun.

Sumbangan hasil perikanan nasional secara umum mengalami peningkatan kecuali di negara Selandia Baru dan Samoa. Di dua kawasan ini, terjadi penurunan masing-masing sebesar 4,08% per tahun dan 11,89% per tahun.

**Grafik 5.7. Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Australia(%)**



Sumber: Badan Pusat Statistik, data diolah penulis.

Bicara Australia sebagai pesaing di pasar global, mereka unggul dari kita dalam hal penerapan dan kemajuan teknologi, juga kebijakan. Kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan pemerintah Australia terkait aktivitas perikanan

dan kelautan di kawasan perairan mereka selalu mengedepankan kelestarian (*sustainability*) dan keterjagaan kualitas, di mana dalam hal ini Australia menjadi salah satu yang terdepan di dunia. Baru-baru ini, misalnya, mereka menerapkan sistem pelacakan bernama *blockchain* yang memungkinkan *supplier* atau konsumen mengetahui rantai pasok terkait produk perikanan yang akan mereka beli, mulai dari oleh kapal apa di perairan mana hasil laut tersebut diambil, di pelabuhan mana pertama kali ia diturunkan dan dicatat, ke mana setelah itu ia diangkut, ke negara mana jika ia diekspor, dari negara mana jika ia diimpor, dst<sup>173</sup>. Caranya pun mudah, yakni dengan melakukan *scanning* atas *barcode* yang menyertai kemasan produk tersebut. Penerapan teknologi yang dipadukan dengan kebijakan untuk menjaga kelestarian dan ketersediaan sumber daya laut ini diharapkan akan mendukung juga kebijakan mereka yang lainnya, yakni memberantas *illegal fishing* dan perlakuan yang tidak baik selama proses produksi.

Tidak seperti Tiongkok yang terkesan menjaga agar proses produksi terkait hal ini tetap tertutup, Australia justru mendorong keterbukaan. Sistem *blockchain* ini juga dirancang untuk digunakan oleh semua pihak dengan tingkat akurasi dan keamanan yang tinggi, di mana pengguna tidak akan bisa menghapus atau memanipulasi data yang sudah dikeluarkan pemerintah Australia. Lebih jauh lagi, mereka juga mulai merancang sistem lain yang mampu melacak dengan lebih baik “aktivitas” produk-produk perikanan hingga mereka tiba di tangan konsumen—*Near Field Communicator* (NFC).

Namun Australia pun menghadapi persoalan serius. Tahun lalu seekor hiu tanpa sirip terdampar di salah satu pantai mereka, dan ini dilihat sebagai sebuah indikasi bahwa, dalam beberapa tahun terakhir ini, terjadi perburuan ilegal terhadap hiu-hiu di kawasan perairan mereka<sup>174</sup>. Kita semua tahu pasar potensial untuk masakan yang menyertakan atau berbahan baku sirip hiu adalah Asia, terutama Tiongkok. Indikasi ini kemudian membawa mereka kepada

---

<sup>173</sup> The Conversation. (2018). *How Blockchain is Strengthening Tuna Traceability to Combat Illegal Fishing*. Diakses pada 28 Januari 2018. <http://theconversation.com/how-blockchain-is-strengthening-tuna-traceability-to-combat-illegal-fishing-89965>.

<sup>174</sup> ABC News. (2017). *Concern Illegally Finned Shark on Darwin Beach Part of Larger Operation*. Diakses pada 28 Januari 2018. <http://www.abc.net.au/news/2017-10-18/illegally-finned-shark-found-on-darwin-beach/9062832>.

indikasi lain, yakni bahwa praktik perburuan hiu *illegal* ini adalah sesuatu yang tersistem dengan baik, dengan sistem yang juga besar.

Masalah lainnya yang dihadapi Australia adalah *illegal fishing*. Sayangnya, kita, justru turut andil, dalam pengertian yang negatif. Desember 2017 lalu beberapa nelayan kita dijatuhi hukuman penjara dan denda oleh pemerintah Australia; mereka tertangkap basah melakukan *illegal fishing* di perairan Australia sebulan sebelumnya. Ketiga kapal yang digunakan para nelayan kita itu ditembaki dan ditenggelamkan<sup>175</sup>.

Australia memang serius mengatasi praktik IUU *fishing*, dan mereka menunjukkan diri sebagai negara yang aktif. Salah satu wujudnya adalah kerja sama yang mereka jalin dengan Vietnam dalam upaya memberantasnya.

Masalah lainnya lagi yang dihadapi Australia adalah adanya perburuan terhadap dugong, salah satu satwa laut yang mereka lindungi. Untuk yang satu ini, para pelakunya adalah nelayan-nelayan dari Papua Nugini<sup>176</sup>.

Dengan mempertimbangkan keseriusan Australia dalam memerangi IUU *fishing*, juga kemajuan teknologi dan penerapannya dalam industri pangan maritim mereka, serta kesadaran kolektif mereka yang kuat dalam menjaga kelestarian laut dan kualitas hasil laut, patut diwaspadai kekuatan Australia dalam beberapa tahun ke depan. Australia pun di sisi lain menjalin kerja sama dengan Tiongkok untuk membuat semacam jalur perdagangan-lewat-laut yang akan menguntungkan kedua belah pihak<sup>177</sup>. Menguatnya perdagangan bilateral antara Australia dengan Tiongkok yang melewati wilayah perairan Indonesia, apalagi yang terkait dengan produk perikanan, merupakan sinyal yang harus diperhatikan oleh Indonesia. Sebagai dua negara besar yang memainkan posisi penting dalam perdagangan internasional, gabungan kekuatan ekonomi dua negara ini sudah pasti akan mampu mendominasi pasar produk perikanan

---

<sup>175</sup> Australian Fisheries Management Authority (AFMA). (2017). *Illegal Foreign Fishing Vessels Destroyed in Darwin*. Diakses pada 28 Januari 2018. <http://www.afma.gov.au/illegal-foreign-fishing-vessels-destroyed-darwin/>.

<sup>176</sup> ABC News. (2017). *Concerns PNG Villagers May Be Poaching Vulnerable Dugongs in Australian Waters*. Diakses pada 28 Januari 2018. <http://www.abc.net.au/news/2017-12-23/concerns-png-villagers-may-be-poaching-dugongs-in-australia/9283248>.

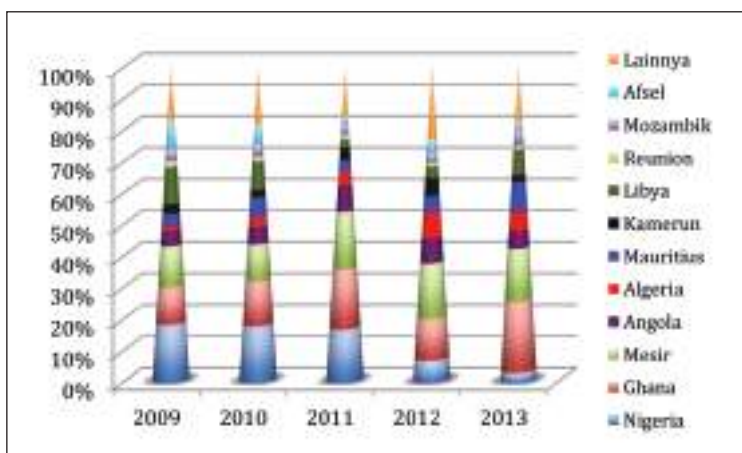
<sup>177</sup> Dong, Jean dan Collins, Peter. (2017). *What are the Opportunities for China-Australia Cooperation in Building the Belt and Road?* Diakses pada 28 Januari 2018. <http://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/belt-and-road-cooperation/>.

di kawasan Asia Tenggara. Sekali lagi, pemerintah Indonesia, dalam hal ini Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Kementerian Perdagangan, harus bisa mengantisipasi dinamika yang mungkin saja terjadi dan memberi dampak yang cukup signifikan bagi industri perikanan nasional. Hanya dengan memperkuat industri pangan maritim nasional, bentuk-bentuk kekhawatiran seperti ini dapat diminimalisir atau sebaliknya dijadikan peluang untuk semakin mengokohkan posisi Indonesia dalam produksi dan distribusi produk-produk pangan maritim.

#### 5.1.4 Kontribusi Indonesia di Pasar Afrika

Di kawasan Afrika kontribusi hasil perikanan nasional tidak begitu berbeda dengan di kawasan Australia tadi. Selama kurun waktu 2009-2013, rata-rata sumbangan produk perikanan Indonesia ke Afrika hanya sekitar 29 ribu ton saja per tahun, setara dengan 73 juta dolar AS. Kabar baiknya adalah rata-rata ekspor hasil perikanan Indonesia terus mengalami peningkatan di kawasan ini, di mana rata-rata peningkatan ekspor terbesar terjadi ke Algeria (64,05% per tahun) dan terkecil ke Mozambik (6,5% per tahun). Penurunan volume ekspor terjadi di tiga negara, yakni Nigeria (30,04% per tahun), Reunion (13,19% per tahun) dan Afrika Selatan (9,56% per tahun).

**Grafik 5. 8 : Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Afrika(%).**



Sumber: Badan Pusat Statistik.

Sebagai pesaing dalam upaya mendominasi pasar global, negara-negara Afrika masih belum bisa banyak bicara. Ini dikarenakan mereka selama ini menjadi korban praktik IUU *fishing* yang sebagian besar dilakukan oleh negara-negara dari kawasan lain, terutama negara-negara maju. Afrika bagian barat adalah kawasan yang wilayah perairannya paling potensial, dan tercatat sebanyak sekitar 1,3 miliar dolar AS setiap tahunnya dihasilkan wilayah ini namun yang menikmati bukanlah negara-negara Afrika yang terhubung langsung dengan laut-laut di sana, melainkan negara-negara pelaku IUU *fishing* tadi—nelayan-nelayan dari negara-negara tersebut, lebih tepatnya. Sebagaimana pernah dilansir *The Guardian* (08/05/2014), praktik IUU *fishing* ini, setelah dilacak, menjadikan Asia Timur sebagai kawasan yang negara-negaranya paling “kontributif” dalam pengurusan besar-besaran hasil laut di perairan barat Afrika. Rusia pun masuk dalam daftar tersebut<sup>178</sup>.

Akibat pengurusan besar-besaran (ocean-grabbing) ini, sebanyak 10 ribuan nelayan di bagian barat Afrika kini menghadapi krisis; tangkapan ikan semakin sedikit, membuat mereka sulit memenuhi kebutuhan sehari-hari apalagi untuk biaya sekolah dan yang lainnya<sup>179</sup>. Di saat yang sama, teknologi yang mereka miliki belum mampu membuat mereka bergerak jauh untuk menambah volume tangkapan secara signifikan. Di dalam negeri sendiri, infrastruktur terkait aktivitas perikanan dan kelautan masih jauh dari kata maju dan terstandardisasi.

Banyak pihak menduga kondisi ini juga disebabkan oleh sistem yang tidak sehat yang selama ini berjalan di sana, yang memungkinkan korupsi terjadi di tingkat pemerintah atau semacamnya, di mana kapal-kapal dari negara maju tadi itu membayar sekian banyak kepada para penguasa lokal sehingga mereka diperbolehkan beroperasi di kawasan tersebut, dan sebagai gantinya mereka membawa tangkapan yang besar<sup>180</sup>. Mirisnya adalah yang menikmati ini di kawasan barat Afrika hanya segelintir saja; sisanya yang sebagian besar adalah nelayan-nelayan kecil justru terkena dampak buruk—krisis tadi. Dampak buruk

---

<sup>178</sup> Seager, Charlotte. (2014). *Fisheries in Africa are Losing Billions Due to Illegal Practices*. Diakses pada 28 Januari 2018. <https://www.theguardian.com/global-development-professionals-network/2014/may/08/africa-progress-report-2014>.

<sup>179</sup> *Ibid.*

<sup>180</sup> *Ibid.*

ini juga tentunya dialami laut-laut di kawasan itu sendiri, di mana *overfishing* yang dilakukan dengan leluasa di sana membuat ketersediaan ikan menurun drastis. Dibutuhkan waktu yang sangat lama untuk memulihkan potensinya menjadi seperti semula, itu pun dengan syarat partik IUU *fishing* oleh kapal-kapal dari negara-negara maju tidak lagi terjadi.

Dengan masalah-masalah tersebut, solusi untuk industri pangan maritim Afrika adalah perikanan budidaya. Akan tetapi ada sejumlah hambatan. Infrastruktur, misalnya. Belum tersedianya infrastruktur yang maju membuat hasil-hasil tangkapan ikan di sana tak bisa "berumur panjang"; di saat yang sama kualitasnya sering tak bisa memenuhi standar kelayakan yang ditetapkan para importir utama seperti negara-negara Uni Eropa. Kabar baiknya adalah dunia internasional, melalui lembaga-lembaga seperti FAO dan WordFish, senantiasa aktif memberikan bantuan, salah satunya lewat program bernama *Special Programme for Aquaculture in Africa* (Spada) yang dimulai pada tahun 2007<sup>181</sup>. Sebagai dampaknya, perikanan budidaya di Afrika terus tumbuh, sedikit demi sedikit. Pertumbuhan yang cukup signifikan dialami di antaranya oleh Ghana, Nigeria, Uganda, Kenya dan Namibia<sup>182</sup>.

Mengingat posisi negara-negara di Afrika yang memiliki potensi besar dalam hal kekayaan lautnya, terutama perikanan, maka Indonesia harus dapat menempatkan negara-negara tersebut secara lebih strategis lagi. Bukan saja sebagai negara tujuan ekspor hasil perikanan non-konvensional, negara-negara di Afrika seharusnya dijadikan juga sebagai mitra kerja sama dalam hal penguatan industri perikananannya. Bersama Indonesia, mereka bisa berbarengan mengembangkan industri pengolahan, termasuk proses *transfer of knowledge* tentang budidaya dan penangkapan ikan di laut. Dengan *cultural gap* yang relatif tidak terlalu jauh, Indonesia bisa memainkan peran yang lebih signifikan dalam mendorong kebijakan pengelolaan sumber daya maritim Afrika yang berkemajuan.

---

<sup>181</sup> Vark, Caspar van. (2013). *Could Aquaculture Solve Africa's Fishing Crisis?* Diakses pada 28 Januari 2018. <https://www.theguardian.com/global-development-professionals-network/2013/jun/05/aquaculture-africa-fishing-crisis-marine>.

<sup>182</sup> Ndiaye, Papa Gora. (2013). *Fishing and Fish Products in West Africa: The Untapped Potential For A Regional Market*. Diakses pada 28 Januari 2018. <https://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/fishing-and-fish-products-in-west-africa-the-untapped-potential-for>.

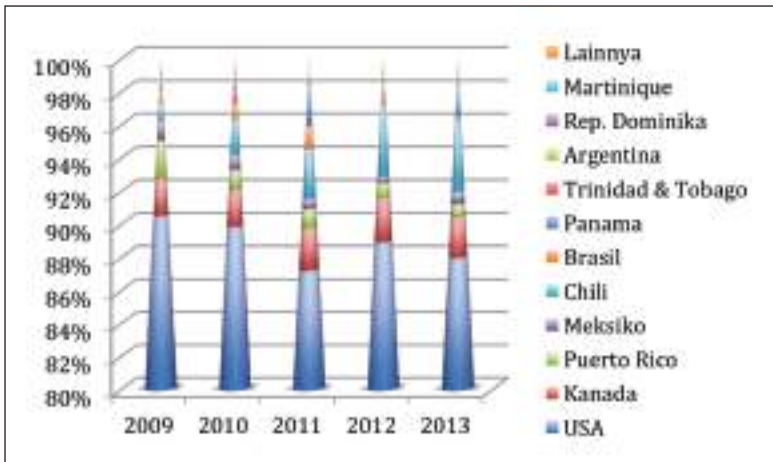


**5.1.5 Kontribusi Indonesia di Kawasan Amerika**

Untuk pemenuhan kebutuhan pasar di kawasan Amerika, perikanan nasional berkontribusi cukup besar, yaitu dengan rata-rata volume ekspor 146,5 ribu ton per tahun yang setara dengan 1,1 miliar dolar AS. Selama periode 2009-2013 produk perikanan Indonesia memiliki peranan yang relatif tinggi dengan kontribusi tertinggi diberikan oleh ekspor ke Amerika Serikat, rata-rata sebesar 130 ribu ton per tahun. Kontribusi terendah ada pada volume ekspor ke Martinique yaitu hanya 227 ton saja per tahun.

Peningkatan rata-rata ekspor Indonesia dengan sangat menakjubkan terjadi dalam pemenuhan ikan rakyat Panama dan Trinidad & Tobago, yakni 472,46% per tahun dan 116,67% per tahun, selama lima tahun dimaksud. Pada periode yang sama, rata-rata penurunan jumlah ekspor hanya terjadi ke negara Puerto Rico sebesar 20,47% dan Brasil sejumlah 8,96% per tahun. Gambaran lengkap kontribusi ekspor hasil perikanan Indonesia untuk kawasan Amerika diringkas dalam grafik berikut.

**Grafik 5.9. Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Amerika(%)**



Sumber: Badan Pusat Statistik

Bicara tentang persaingan industri pangan maritim di pasar global, Amerika Serikat dan Kanada bisa kita beri perhatian lebih. Amerika Serikat, kendati sebuah negara besar yang terkenal dengan perkembangan dan kemajuan teknologinya, faktanya masih mengalami masalah serius dalam mengembangkan industri pangan maritim mereka, terutama untuk perikanan tangkap laut. Ini dikarenakan kebijakan-kebijakan mereka selama ini keliru, yakni berfokus pada pemenuhan kuota hasil tangkap, bukannya kuota ketersediaan ikan di perairan mereka. Arah kebijakan seperti ini membuat para nelayan di sana berlomba-lomba memperbesar hasil tangkapan dan ini buruk untuk kelestarian dan ketersediaan hasil laut. *Overfishing*, dengan kata lain. Meskipun memang ada batasan seberapa besar maksimal volume ikan tangkapan, namun fokus yang keliru tadi malah seperti membolehkan dilakukannya *overfishing* selama masih berada di bawah garis batas tersebut<sup>183</sup>.

Dalam beberapa tahun terakhir para ilmuwan di sana tengah berusaha menawarkan pendekatan lain dalam mengelola penangkapan ikan ini, yakni dengan mengedepankan penggunaan teknologi yang akan berdampak pada pulihnya kondisi laut dan efektif serta efisiennya proses produksi itu sendiri. Masalahnya, tidak seperti di Australia, nelayan-nelayan di Amerika Serikat banyak yang masih sulit melepaskan diri dari pola pikir dan cara menangkap ikan yang lama dan keliru tadi. Amerika Serikat masih akan butuh waktu yang sangat lama untuk mengubah statusnya dari salah satu negara pengimpor produk perikanan terbesar menjadi salah satu negara pengeksport produk perikanan terbesar dunia.

Namun bukan berarti Amerika Serikat benar-benar tertinggal dari negara-negara maju lain dalam hal pengelolaan industri pangan maritim. Khusus untuk perikanan budidaya, misalnya, para ilmuwan di universitas Dartmouth telah menemukan sebuah terobosan, yaitu mengganti minyak ikan dengan mikroalga untuk digunakan sebagai pakan tilapia, jenis ikan terbesar kedua yang dibudidayakan di sana<sup>184</sup>. Terobosan ini akan sangat berguna bagi

---

<sup>183</sup> Safina, Carl. "A Future for U.S. Fisheries". *Issues in Science and Technology* 25, no. 4 (Summer 2009).

<sup>184</sup> Dartmouth. (2016). *Dartmouth Team Makes Breakthrough Toward Fish-Free Aquaculture Feed*. Diakses pada 26 Januari 2018. <http://www.dartmouth.edu/press-releases/breakthrough-dish-free-aquaculture-feed.html>

pemulihan kondisi laut. Selama ini perikanan budidaya di sana menggunakan lebih dari 80% minyak ikan dan daging ikan sebagai pakan, yang diekstrak diambil dari ikan-ikan kecil yang ditangkap di perairan mereka, yang tentunya berkontribusi terhadap munculnya masalah utama mereka tadi—*overfishing*. Apabila terobosan ini berhasil diterapkan di seluruh Amerika, maka dalam beberapa tahun ke depan kita mungkin akan melihat Amerika Serikat sebagai salah satu negara dengan perikanan budidaya yang paling efisien dan paling menghasilkan. Ini sebuah kemungkinan yang harus kita antisipasi.

Kanada, di sisi lain, sebagai negara dengan garis pantai terpanjang pertama di dunia, relatif lebih maju dari Amerika Serikat dalam hal kebijakan terkait industri pangan maritim, di mana mereka telah sejak lama memfokuskan diri pada menjaga kelestarian ekosistem laut mereka, salah satunya tentu dengan menghindari *overfishing*, menjaga agar ketersediaan hasil laut di perairan mereka berada dalam kondisi stabil dan aman—juga menjanjikan. Selain itu, sebagaimana telah dibahas di bab-bab awal buku ini, Kanada adalah salah satu eksportir produk perikanan terbesar di dunia, relatif kontras dengan volume tangkapan ikan mereka jika kita merujuk ke data keluaran FAO (2016). Dengan kata lain, industri pangan maritim Kanada relatif satu-dua langkah lebih maju daripada industri pangan maritim kita.

Akan tetapi belakangan Kanada menghadapi persoalan serius. Beberapa paus ditemukan mati di kawasan perairan mereka, dan mengingat populasi paus di dunia yang masih terbilang sedikit, pemerintah Kanada memberikan perhatian serius terhadap fenomena ini, termasuk dengan melibatkan para ilmuwan yang mereka miliki untuk menganalisis apa kira-kira penyebab utamanya. Jika fenomena ini terus berlanjut, selain buruk bagi kelestarian paus, dikhawatirkan industri pangan maritim Kanada pun akan terkena dampak buruknya; kematian paus bagaimanapun tidak terjadi begitu saja secara tiba-tiba, melainkan sangat berkaitan dengan kondisi ekosistem di mana mereka hidup. Dalam hal ini, menelusuri ulang situasi dan kondisi wilayah perairan mereka menjadi PR besar yang harus mereka selesaikan sesegera mungkin.

### **5.1.6 Kontribusi Indonesia di Pasar Eropa**

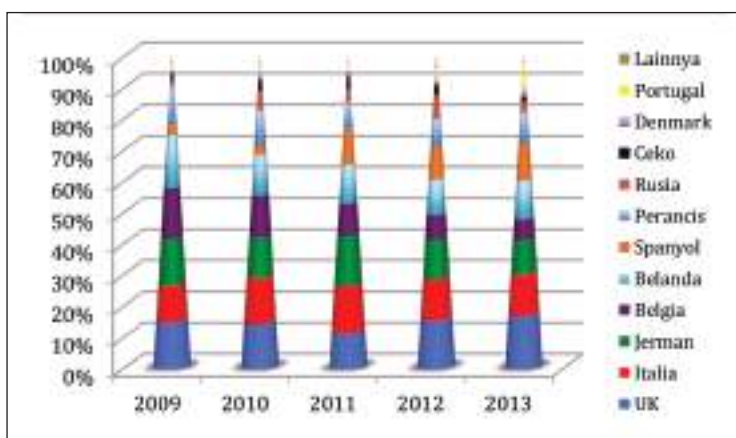
Perikanan Indonesia memiliki sumbangan yang cukup berarti dalam pemenuhan

kebutuhan pasar Eropa. Ini terlihat dari rata-rata volume ekspor hasil perikanan nasional ke Benua Biru yang mencapai 90 ribu ton atau setara dengan 416 juta dolar AS setiap tahunnya, pada periode 2009-2013.

Rata-rata kontribusi terbesar diberikan pasar Inggris sebesar 13 ribu ton per tahun, disusul pasar Italia dan pasar Jerman masing-masing dengan 12 ribu ton per tahun. Untuk kontribusi terendah sendiri adalah di pasar Denmark, dengan rata-rata volume ekspor hanya 2 ribu ton saja per tahun.

Selama kurun waktu lima tahun tersebut, Spanyol mencatat kenaikan rata-rata volume impor yang sangat signifikan terhadap produk perikanan kita, yakni 103,9% per tahun, disusul Portugal dengan kenaikan 95,5% per tahun dan Rusia dengan kenaikan rata-rata 53,07% per tahun. Penurunan impor terhadap produk perikanan kita hanya terjadi di Belgia, dengan rata-rata 13,63% per tahun. Selengkapannya bisa dilihat di grafik di bawah ini.

**Grafik 5.10. Kontribusi Ekspor Hasil Perikanan Indonesia di Eropa(%)**



Sumber: Badan Pusat Statistik

Kawasan Eropa, di mana banyak di antara negara-negara di sana adalah negara maju, masih belum bisa melepaskan diri mereka dari impor produk perikanan. Ini dikarenakan permintaan dari masyarakat di sana terhadap produk perikanan terus meningkat, sementara produksi domestik masih jauh

dari memenuhi permintaan tersebut. Tercatat sebesar 64% dari total produk perikanan yang masuk ke Eropa adalah produk impor dari negara-negara di luar Eropa. Untuk mengatasi hal ini, sejak 2015, negara-negara Uni Eropa menjalankan sebuah program kerja sama bernama PrimeFish<sup>185</sup>.

Program yang akan berakhir pada 2019 ini pada dasarnya mencoba membedah mengapa negara-negara di Uni Eropa tak bisa memenuhi kebutuhan domestik akan produk perikanan. Dalam hal ini, PrimeFish menganalisis perilaku konsumen serta tren pasar di sejumlah pasar utama produk perikanan di Eropa. Pertanyaan-pertanyaan yang coba dijawab di antaranya adalah mengapa fluktuasi harga bisa terjadi, mengapa sejumlah produk justru gagal di pasaran, dan mengapa industri yang ada tak mampu memenuhi permintaan konsumen. Setelah program ini nanti berakhir, diharapkan negara-negara di Uni Eropa bisa memperkuat posisi tawar di pasar global dengan cara meningkatkan strategi dan perencanaan, tentunya dengan bertolak pada pemahaman yang mereka peroleh lewat dijalankannya program tersebut<sup>186</sup>.

Salah satu wujud konkret dari PrimeFish adalah dikembangkannya sebuah *software* yang akan mendukung industri pangan maritim di sana dalam hal pengambilan keputusan. *Software* tersebut bernama *Decision Support System* (DSS). Dengan menggunakan sistem ini para pengguna bisa menganalisis posisi mereka di pasar. Mereka juga bisa memanfaatkan data-data yang dihadirkan sistem ini untuk memperkirakan harga produk baru, memetakan risiko-risiko yang mungkin dimilikinya, serta konsumen yang cocok untuk produk tersebut. Sederhananya, PrimeFish berusaha menghubungkan tawaran industri dengan kebutuhan konsumen<sup>187</sup>.

Katakanlah program ini berhasil dengan tingkat keberhasilan yang tinggi. Itu berarti, dalam beberapa tahun ke depan, kita akan melihat Uni Eropa sebagai pasar yang sedikit berbeda, di mana sebagian besar dari ketergantungan terhadap impor produk perikanan tadi telah bisa diatasi. Ini akan menjadi

---

<sup>185</sup> European Commission. (2017). *Strategy to Scale-Up Fish Industry's Competitiveness*. Diakses pada 26 Januari 2018. [http://ec.europa.eu/research/infocentre/article\\_en.cfm?artid=44898](http://ec.europa.eu/research/infocentre/article_en.cfm?artid=44898).

<sup>186</sup> *Ibid.*

<sup>187</sup> *Ibid.*

tantangan tersendiri untuk kita. Tentunya, kita wajib menawarkan produk-produk perikanan dengan mutu yang tinggi untuk tetap bisa memasuki pasar tersebut dalam situasi seperti itu.

Bicara tentang Inggris yang telah keluar dari Uni Eropa, ada satu masalah yang mulai mengemuka. Inggris adalah salah satu negara dengan permintaan produk *seafood* yang tinggi dan salah satu pemasoknya adalah India, sementara itu di perairan India, diketahui populasi kura-kura dan sejumlah hewan laut lainnya berada dalam ancaman. Diduga kuat ini dikarenakan praktik penangkapan ikan yang dilakukan nelayan-nelayan India yang masih sembrono, yang tidak mengedepankan kelestarian ekosistem laut mereka, sehingga sejumlah banyak kura-kura ikut tertangkap kendati mereka bukanlah komoditas yang dicari. Jika kenyataannya di lapangan memang seperti itu, maka Inggris bisa ikut disalahkan atas terancamnya populasi kura-kura di perairan India<sup>188</sup>. Terkait hal ini dunia internasional meminta Inggris untuk lebih ketat lagi dalam menyeleksi produk-produk perikanan dari luar—terutama India—yang masuk ke pasar mereka. Sebagai sebuah negara maju yang berada di kawasan Eropa, tentulah Inggris tak ingin dikenal sebagai negara yang acuh tak acuh terhadap kelestarian dan pemulihan ekosistem laut.

Situasi yang terjadi pada Inggris dan relasinya dengan India merupakan satu momentum yang sangat tepat untuk bisa dimanfaatkan oleh Indonesia. Dalam hal ini, industri perikanan Indonesia bisa mencoba mencari peruntungan yang lebih besar dengan bermain di pasar Inggris sebagai kompetitor India. Tentu saja, dalam konteks ini, selain mutu produk perikanan kita yang harus baik, memastikan bahwa produk yang kita tawarkan itu berasal dari proses penangkapan ikan yang ramah lingkungan pun adalah hal yang sangat penting.

## 5.2 Kebutuhan Pasar Pangan Maritim Domestik

Mau tidak mau harus diakui, sebagai negara kepulauan, Indonesia masih belum bisa melepaskan diri dari impor hasil laut. Pasar nasional membutuhkan beberapa produk dari pasar global, seperti tepung ikan dan ikan segar/beku.

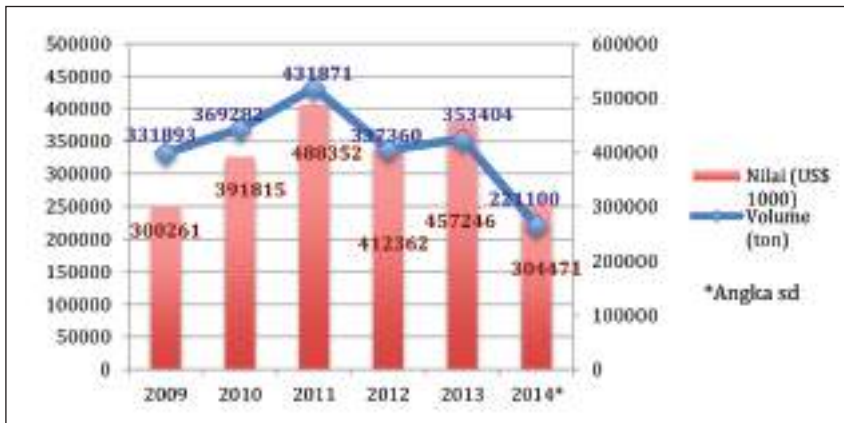
---

<sup>188</sup> The Fish Site. (2017). *UK Consumers Blamed for Tropical Turtle Demise*. Diakses pada 26 Januari 2018. <https://thefishsite.com/articles/uk-consumers-blamed-for-tropical-turtle-demise>.

Pada periode 2009-2014 rata-rata kebutuhan pasar domestik yang dipenuhi dari pasar global adalah 341 ribu ton atau senilai 392 juta dolar AS per tahun, dengan rincian sebagai berikut; tepung ikan rata-rata 51 ribu ton per tahun; ikan segar/beku sejumlah 148 ribu ton per tahun; produk-produk perikanan lainnya sebanyak 142 ribu ton per tahun.

Kebutuhan pasar dalam negeri ini dipenuhi oleh dua negara utama, yaitu Tiongkok dan Amerika Serikat, masing-masing dengan rata-rata per tahun 105 ribu ton dan 54 ribu ton.

**Grafik 5.11. Besaran Impor Indonesia terhadap Hasil Perikanan Dunia**



Sumber: Badan Pusat Statistik, Grafik diolah penulis

Tahun 2016, sebagaimana diberitakan *Tempo.co* (08/06/2016), pemerintah melalui KKP mengumumkan 10 jenis komoditas perikanan yang paling banyak diimpor oleh Indonesia pada tahun tersebut. Yang tertinggi adalah makarel, dengan IPHP (izin pemasukan hasil perikanan) sebesar 26.652 ton; disusul sarden dengan IPHP sebesar 19.823 ton. Selanjutnya ada tuna, tongkol dan cakalang dengan IPHP 18.210 ton. Di peringkat keempat ada kepiting atau rajungan, dengan IPHP 4.460 ton. Berikutnya ada kerang dengan IPHP 3.757 ton dan salmon dengan IPHP 2.900 ton. Cumi-cumi, sotong dan gurita menempati posisi di bawahnya, dengan IPHP sebesar 2.692 ton. Udang ada di

posisi kedelapan dengan IPHP 2.675 ton sedangkan dua peringkat di bawahnya ditempati oleh komoditas perikanan lainnya<sup>189</sup>.

Tahun 2017, sebagaimana diberitakan *Kompas* (18/12/2017), volume impor komoditas perikanan Indonesia mengalami kenaikan, berkebalikan dengan volume eksportnya yang justru mengalami penurunan. Pada periode Januari-Oktober 2017, volume impor komoditas perikanan adalah sebesar 309 ribu ton atau senilai 394 juta dolar AS, meningkat dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya yakni 221 ribu ton atau senilai 335 juta dolar AS. Kabar baiknya, volume ekspor yang mengalami penurunan itu tidak lantas diikuti oleh penurunan nilai ekspor. Ini dikarenakan Indonesia telah banyak mengeskpor produk-produk olahan—bukan bahan mentah—sehingga harga menjadi lebih tinggi, meski yang dimaksud dengan olahan di sini belum ke tahap barang jadi<sup>190</sup>.

Kabar baik lainnya adalah, kenaikan volume dan nilai impor itu dinilai tidak memengaruhi neraca perdagangan di sektor perikanan dan kelautan. Ini dikarenakan persentase nilai impor rata-rata hanya 10,9% saja terhadap eskpor perikanan.

### 5.3 Neraca Perdagangan Komoditas Perikanan Nasional

Berdasarkan data ekspor dan impor hasil perikanan nasional di pasar global, terlihat bahwa Indonesia mengalami surplus perdagangan dengan rata-rata mendekati angka 3 miliar dolar AS per tahunnya. Kondisi ini menunjukkan bahwa Indonesia menempati posisi strategis dalam pemenuhan pasar pangan maritim internasional. Dengan kata lain, kontribusi Indonesia terhadap pasar global sangat dibutuhkan.

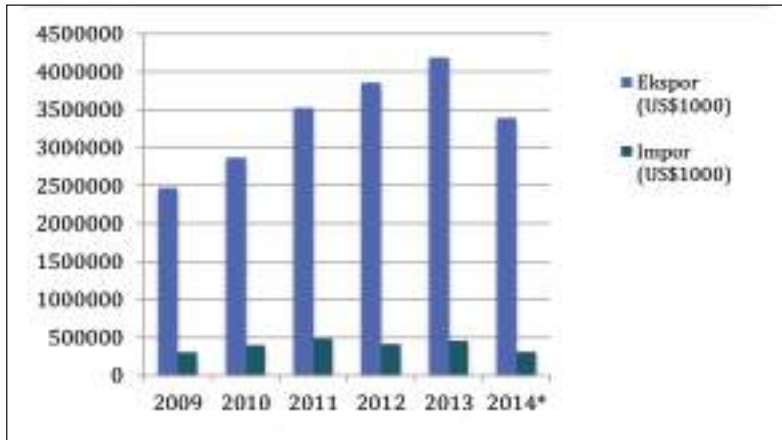
---

<sup>189</sup> Tempo.co. (2016). *10 Jenis Ikan yang Paling Banyak Diimpor Indonesia*. Diakses pada 28 Januari 2018. <https://bisnis.tempo.co/read/777714/10-jenis-ikan-yang-paling-banyak-diimpor-indonesia>.

<sup>190</sup> Kompas. (2017). *Volume Ekspor Ikan Turun*. Jakarta: Kompas. Edisi 18 Desember 2017.



**Grafik 5.12. Neraca Perdagangan Komoditas Perikanan**



\*Angka sd September 2014.

Sumber: Badan Pusat Statistik

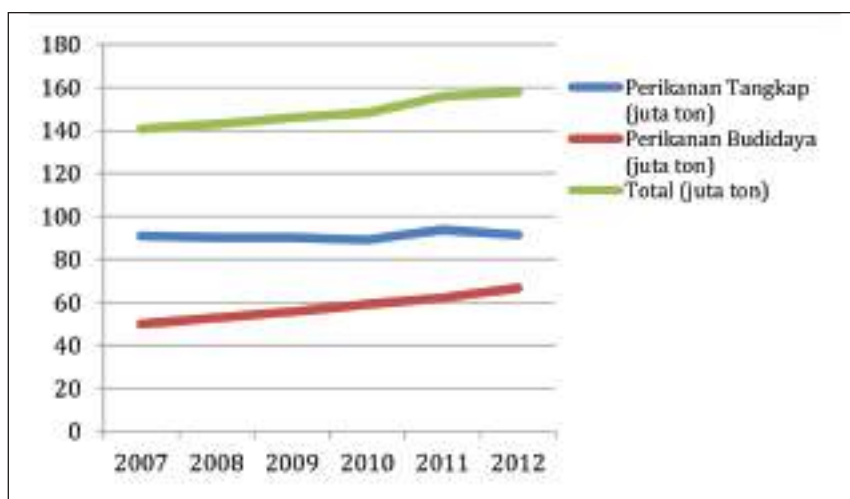
Pada Oktober 2017, seperti dikemukakan Direktur Jenderal Penguatan Daya Saing Produk Kelautan dan Perikanan KKP, Nilanto Perbowo, neraca perdagangan komoditas perikanan Indonesia mengalami surplus sebesar 1,7%, di mana nilai ekspor meningkat 1,7% dan nilai impor meningkat 4,3% dibandingkan September 2017. Menurut Nilanto, tren peningkatan nilai ekspor komoditas perikanan Indonesia cenderung lebih tinggi dari negara-negara pesaing seperti Thailand, Vietnam dan Tiongkok. Lima komoditas utama yang menjadi primadona adalah udang, tuna-tongkol-cakalang (TTC), rajungan-kepiting (RK), cumi-sotong-gurita (CSG) dan rumput laut (RL). Kelima komoditas ini menyumbang porsi terbesar yakni 76,6%. Negara-negara pelanggan setia komoditas perikanan Indonesia sendiri di antaranya adalah Amerika Serikat, Jepang, negara-negara ASEAN, Tiongkok dan Uni Eropa, dengan total nilai ekspor selama Januari-Oktober 2017 mencapai 85,3% dari total nilai ekspor nasional, tumbuh 8,18% dibanding periode yang sama tahun sebelumnya<sup>191</sup>.

<sup>191</sup> Merdeka.com. (2017). *Oktober 2017, Catat Neraca Perdagangan Perikanan RI Surplus 1,7 Persen*. Diakses pada 28 Januari 2018. <https://www.merdeka.com/uang/oktober-2017-catat-neraca-perdagangan-perikanan-ri-surplus-17-persen.html>.

## 5.4 Klasterisasi Negara Pesaing

Secara umum produksi perikanan dunia terus mengalami peningkatan. Meski perikanan tangkap sempat mengalami penurunan di tahun 2010, di mana total produksinya hanya 89 juta ton saja, namun setelah itu terus meningkat dengan rata-rata pertumbuhan 90,85 juta ton per tahun pada periode 2007-2012. Situasi yang sedikit berbeda ditunjukkan produksi perikanan budidaya, di mana kinerja pertumbuhannya relatif stabil pada angka rata-rata 57,7 juta ton per tahun.

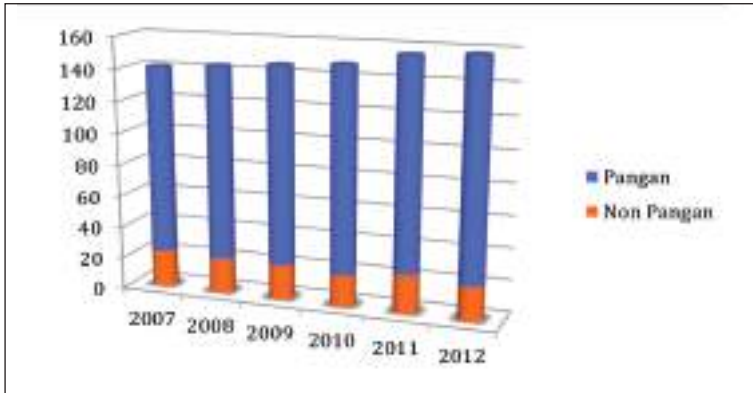
**Grafik 5.13. Produksi Perikanan Dunia**



Sumber: *The State of World Fisheries and Aquaculture*, FAO 2014.

Grafik diolah penulis

Adapun pemanfaatan hasil perikanan ini umumnya adalah untuk kepentingan konsumsi manusia alias sebagai bahan pangan, yaitu rata-rata 126 juta ton per tahun, dengan tingkat konsumsi per kapita rata-rata 18,3 kg per tahun. Sementara itu untuk pemanfaatan sebagai bahan non-pangan, rata-rata sebesar 22,3 juta ton per tahun. Grafik berikut menunjukkan perbandingan keduanya.

**Grafik 5.14. Pemanfaatan Produksi Perikanan Dunia**

Sumber: *The State of World Fisheries and Aquaculture*, FAO 2014.

Grafik diolah penulis

### 5.4.1 Penghasil Perikanan Tangkap Dunia

Data FAO (2016) menunjukkan bahwa, untuk tahun 2014, dari total 81,5 juta ton produksi perikanan tangkap laut dunia, 25 negara dikategorikan sebagai produsen utama, dengan total kontribusi sebesar 66,95 juta ton. Tiongkok adalah yang paling besar kontribusinya, yakni 18,39%, atau sebanyak 14,81 juta ton. Indonesia berada tepat di bawahnya dengan kontribusi sebesar 7,47% atau sebanyak 6,01 juta ton. Margin ini cukup jauh; sebuah indikasi bahwa industri pangan maritim kita masih jauh dari kata optimal, masih sangat tertinggal dari industri pangan maritim Tiongkok. Di bawah Indonesia berturut-turut ada Amerika Serikat, Rusia dan Jepang dengan kontribusi masing-masing sebesar 6,15% (4,95 juta ton), 4,97% (4 juta ton) dan 4,50% (3,63 juta ton).

Pada periode 2013-2014, produksi perikanan tangkap laut nasional mengalami pertumbuhan sebesar 7%. Pertumbuhan ini mencapai 26,8% jika periode pengamatan dimulai dari 2003 hingga 2012 untuk kemudian dilanjutkan hingga 2014—(2003-2012)-2014.

Negara-negara yang pertumbuhan hasil tangkapan ikannya paling signifikan pada periode 2013-2014 berturut-turut adalah Ekuador (29%), Chili (22,8%), Inggris (19,8%), Taiwan (15,5%), Denmark (11,5%) dan Norwegia (10,7%). Sementara itu jika pengamatan pertumbuhan dimulai dari 2003, posisi-posisi

tersebut diisi oleh Myanmar (64,4%), Ekuador (46,8%), Vietnam (35,9%), Maroko (35,2%), Indonesia (26,8%) dan Spanyol (22%). Data tersebut bisa dijadikan gambaran tentang siapa-siapa saja pesaing kita di tahun-tahun mendatang dalam hal volume hasil tangkapan ikan, sekaligus bisa juga kita jadikan acuan sebagai negara-negara yang paling berhasil mengembangkan industri pangan maritimnya, khususnya dalam meningkatkan produksi ikan, sehingga bisa kita coba pelajari sistemnya. Ini juga tentunya menjadi semacam lampu kuning bagi kita. Seandainya kita lengah dalam satu-dua dekade ke depan, misalnya, sangat mungkin volume produksi perikanan kita bisa disalip oleh negara-negara tersebut. Untuk saat ini kita memang masih nyaman bertengger di peringkat kedua dengan selisih sekitar 1 juta ton dari Amerika Serikat di peringkat ketiga.

**Grafik 5.15. Kontribusi dan Pertumbuhan Perikanan Tangkap Laut 15 Produsen Utama Dunia**



Sumber: *The State of World Fisheries and Aquaculture*, FAO 2016.

Grafik diolah penulis

Sementara itu untuk produksi perikanan tangkap darat (perairan umum), pada 2014, Tiongkok kembali menjadi produsen terbesar dunia, dengan kontribusi sebesar 19,29% dari total produksi dunia, atau sebanyak 2,95 juta ton. Indonesia kali ini tidak tepat berada di bawahnya, melainkan di peringkat ketujuh dengan kontribusi sebesar 3,53% saja. Peringkat kedua hingga keenam berturut-turut ditempati oleh Myanmar (11,61%), India (10,93%), Bangladesh

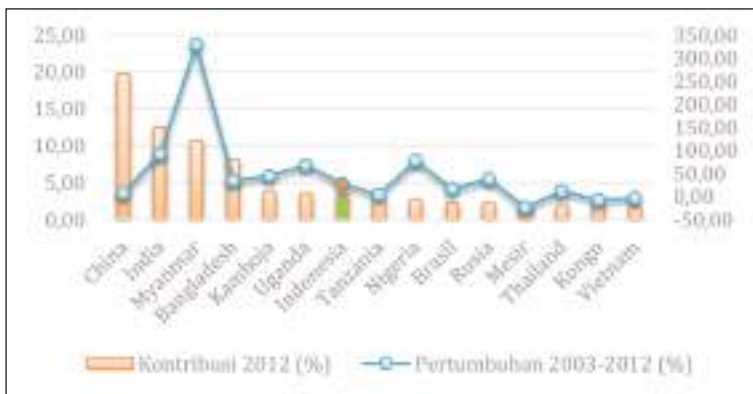
(8,37%), Kamboja (4,24%) dan Uganda (3,88%).

Jika konteksnya adalah ASEAN, Indonesia berada di peringkat ketiga, mengungguli Filipina, Thailand dan Vietnam yang juga masuk 16 negara produsen ikan tangkap darat terbesar di dunia. Bukan prestasi yang buruk, namun juga belum prestasi yang baik.

Untuk pertumbuhannya sendiri, jika yang dilihat adalah periode 2013-2014, produksi ikan tangkap darat nasional hanya naik 1,7% saja, kalah jauh dari Myanmar (6%), Filipina (6,3%) dan Vietnam (5,7%). Negara dengan pertumbuhan produksi ikan tangkap darat terbaik pada periode tersebut adalah Uganda, dengan peningkatan sebesar 10%.

Sementara itu jika yang dilihat adalah periode (2003-2012)-2014, peningkatan yang dialami Indonesia cukup signifikan, yakni 29,5%. Namun meskipun begitu, Indonesia masih kalah jauh dari Myanmar (78,8%). Indonesia juga kalah dari Nigeria (39,4%), Kamboja (34,5%) dan India (34,2%).

**Grafik 5.16. Kontribusi dan Pertumbuhan Perikanan Tangkap Darat 16 Produsen Utama Dunia**



Sumber: *The State of World Fisheries and Aquaculture*, FAO 2016.

Grafik diolah penulis

### 5.4.2 Penghasil Perikanan Budidaya Dunia

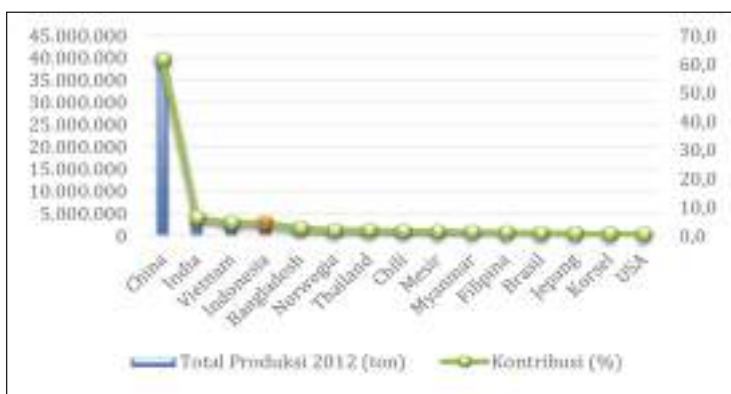
Pada 2014, total produksi perikanan budidaya dunia mencapai 73,8 juta ton, setara dengan 160,2 miliar dolar AS. Produksi ini adalah 44,1% dari total

produksi perikanan secara keseluruhan (tangkap dan budidaya), meningkat cukup signifikan dari total produksi tahun 2012—sebesar 42,1%. Hampir semua ikan dari sektor ini digunakan untuk konsumsi.

Tiongkok lagi-lagi menempati peringkat pertama dalam daftar negara-negara produsen perikanan budidaya terbesar dunia. Total produksi negeri panda ini sekitar 58,79 juta ton, jauh meninggalkan Indonesia di peringkat kedua dengan capaian hanya 14,33 juta ton saja. Jika bicara soal kontribusi terhadap total produksi perikanan budidaya dunia, Tiongkok menyumbang sebesar 58,16%, sedangkan Indonesia hanya menyumbang 14,17% saja.

Indonesia sendiri dalam hal ini unggul cukup jauh dari India di peringkat ketiga yang hanya memproduksi 4,88 juta ton saja. Vietnam menguntit di peringkat keempat dengan capaian produksi 3,41 juta ton. Jepang, sebagai salah satu negara yang terkenal dengan budaya-makan-ikan-nya, hanya menempati peringkat kesebelas dengan capaian produksi 1,02 juta ton saja. Korea Selatan sebagai negara maju dari kawasan Asia Timur lainnya mengungguli Jepang dengan menduduki peringkat ketujuh dengan capaian produksi 1,67 juta ton. Norwegia, juga berada di atas Jepang; menempati peringkat kedelapan dengan capaian produksi sebesar 1,33 juta ton.

**Grafik 5.17. Total Produksi dan Kontribusi Perikanan Budidaya 15 Produsen Utama Dunia**



Sumber: *The State of World Fisheries and Aquaculture*, FAO 2016.

Grafik diolah penulis

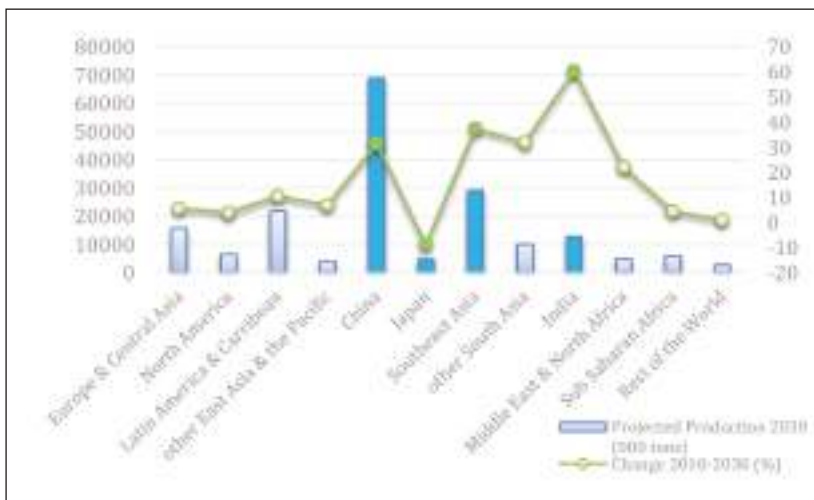
## 5.5 Klasterisasi Persaingan Dunia Tahun 2030

Dalam upaya memberikan gambaran yang utuh tentang persaingan global pada industri pangan maritim, pembahasan tentulah tidak hanya bertolak pada situasi beberapa tahun ini saja, melainkan juga situasi beberapa tahun ke depan. Data proyeksi Bank Dunia terhadap kondisi perikanan di tahun 2030 dalam hal ini menjadi acuan. Yang menarik dalam hal ini adalah pemetaan dilakukan berdasarkan kawasan, bukan negara. Selain sembilan kawasan utama produsen perikanan terbesar dunia di masa depan, Bank Dunia memasukkan juga tiga negara dalam prediksinya tersebut. Ketiga negara tersebut berasal dari Asia, yaitu Tiongkok, Jepang dan India. Ketiga negara ini diprediksi akan menempati posisi yang sangat strategis terkait pasokan ikan dunia di tahun 2030.

Data 2008 menunjukkan bahwa 65% pasokan ikan dunia merupakan kontribusi dari hasil perikanan kawasan Asia, di mana lebih dari sepertiganya, yakni 142 juta ton, disumbangkan oleh produksi ikan Tiongkok. Peran besar kawasan Asia ini diprediksi akan terus berlanjut di tahun 2030, di mana India akan mengalami pertumbuhan paling tinggi—mencapai 60,4%. Hasil perikanan negeri India pada saat itu diperkirakan menyumbang 6,8% dari total 187 juta ton produksi dunia. Perkembangan menarik terjadi di Jepang. Meski secara tradisional masyarakatnya terkenal begitu gemar mengkonsumsi ikan, khususnya *seafood*, Jepang justru diperkirakan mengalami penurunan produksi ikan sebesar 9%.

Produksi ikan di kawasan Asia Tenggara sendiri diprediksi tumbuh sebesar 37,5% dan berkontribusi lebih dari 15% terhadap total pasokan ikan global. Gambaran lengkap proyeksi hasil perikanan dunia 2030 disajikan dalam grafik berikut ini.

**Grafik 5.18. Proyeksi Total Produksi Perikanan Dunia Tahun 2030**



Sumber: *Fish to 2030*, World Bank 2013.

Grafik diolah penulis

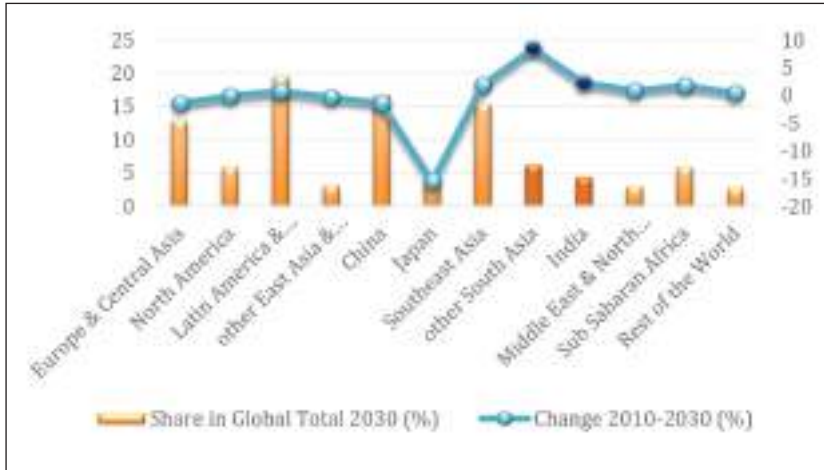
### 5.5.1 Perikanan Tangkap Dunia Tahun 2030

Pada 2030 pasokan hasil perikanan tangkap dunia diperkirakan sebesar 93 juta ton. Penyumbang terbesar adalah kawasan Amerika Latin dan Karibia dengan kontribusi 19,5% (18 juta ton), disusul Tiongkok dengan kontribusi sebesar 16,8% (15,7 juta ton). Selanjutnya adalah kawasan Asia Tenggara dengan produksi 14 juta ton atau setara dengan 15,3% total produksi global. Berikutnya kawasan Eropa dan Asia Tengah yang diperkirakan akan menyumbang 12 juta ton atau 13% dari total produksi perikanan tangkap dunia.

Meski tumbuh dengan tingkat yang tidak terlalu tinggi, yaitu 8,4% di kawasan Asia Selatan selain India dan 2,2% di India, tren positif yang terjadi di negara-negara tersebut bisa saja menjadi indikasi terjadinya pergeseran pemain utama perikanan tangkap dunia di masa yang akan datang. Ini terlihat dari perkiraan Bank Dunia bahwa akan terjadi penurunan jumlah produksi pada sebagian besar kawasan. Negara-negara Asia Tenggara sendiri diproyeksikan tumbuh pada tingkat yang relatif rendah, yakni 1,8% saja.



**Grafik 5.19. Proyeksi Kondisi Perikanan Tangkap Dunia Tahun 2030**



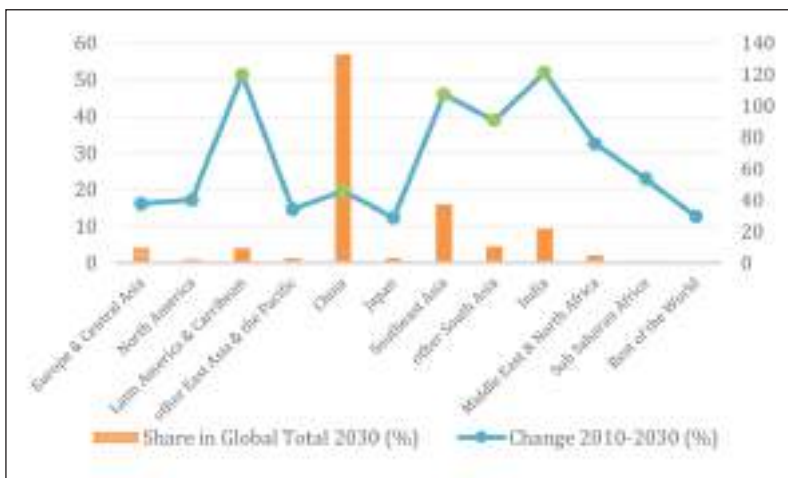
Sumber: *Fish to 2030*, World Bank 2013.

Grafik diolah penulis

### 5.5.2 Perikanan Budidaya Dunia Tahun 2030

Berbeda dengan perikanan tangkap yang secara umum diperkirakan mencatat pertumbuhan negatif, perikanan budidaya dunia justru diproyeksikan membukukan pertumbuhan positif yang signifikan. India diperkirakan tumbuh paling tinggi sepanjang tahun 2010-2030, yaitu 121%, disusul secara berurutan oleh kawasan Amerika Latin dan Karibia (120%), Asia Tenggara (107%), kawasan Asia Selatan selain India (90,5%), Timur Tengah dan Afrika Utara (76%) dan Tiongkok (45,7%). Dari sisi sumbangan terhadap total produksi global Tiongkok masih menjadi kontributor terbesar, yaitu 57% dari total produksi perikanan budidaya dunia—93,6 juta ton. Negara-negara kawasan Asia Tenggara menjadi kontributor terbesar kedua dengan produksi sekitar 15 juta ton atau 16% dari total pasokan dunia. Sementara itu India, dengan perkiraan total produksi sebesar 8.6 juta ton, menjadi negara kontributor terbesar ketiga.

**Grafik 5.20. Proyeksi Kondisi Perikanan Budidaya Dunia Tahun 2030**



Sumber: *Fish to 2030*, World Bank 2013.

Grafik diolah penulis

Prediksi Bank Dunia terhadap kemampuan produksi negara-negara kawasan Asia Selatan termasuk India perlu mendapat perhatian serius karena itu menunjukkan potensi tinggi negara-negara tersebut dalam memenuhi kebutuhan pangan maritim dunia; sekaligus bisa dibaca sebagai sinyal akan mungkin terjadi pergeseran peta persaingan global di masa depan.

## 5.6 Persaingan, Tantangan dan Strategi

Demikian telah kita lihat bahwa persaingan dalam upaya memperoleh posisi strategis di pasar global seumpama jalan terjal dan panjang, yang mau tak mau harus kita lalui jika kita ingin mewujudkan visi pemerintah yang dilontarkan Presiden Jokowi, yakni menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Industri pangan maritim nasional yang maju, sebagai salah satu komponennya, dihadapkan pada berbagai tantangan yang datang dari luar. Di Asia kita masih harus memperbaiki posisi tawar kita; di ASEAN kita masih harus menggulingkan dominasi Thailand dan Vietnam dalam nilai ekspor produk perikanan. Di luar itu, di pasar yang lebih luas dan lebih jauh, kita harus bergegas mengembangkan

mutu dan kuantitas produk perikanan dengan menerapkan sains dan teknologi jika ingin mengejar ketertinggalan dari negara-negara maju.

Pada konteks ini, persaingan di era global membutuhkan strategi yang berfokus pada bagaimana segala macam manfaat bisa kita ambil, sambil tetap mengedepankan aspek-aspek kewaspadaan dalam menghadapi setiap ancaman yang bisa saja muncul. Hal ini berlaku karena globalisasi, baik dalam urusan perdagangan ataupun yang lainnya, senantiasa memiliki dua wajah yang satu sama lain tidak mudah untuk dipisahkan. Selain adanya peluang, globalisasi juga menghadirkan ancaman. Narasi pada bagian sebelumnya membuktikan bahwa dalam konteks perdagangan produk perikanan, bukan saja soal bagaimana kita bisa menghasilkan produksi yang besar sehingga dapat memenuhi peluang pasar dunia, namun juga kesiapan dan kesigapan kita dalam menghadapi ancaman *overfishing* yang telah terjadi di belahan dunia lain. Artinya, di dalam setiap kesempatan, selalu ada ancaman yang mengintai. Oleh karena itu kita perlu memikirkan masak-masak strategi yang akan kita ambil dalam upaya menjadi pemain utama di pasar global.

Pertanyaannya sekarang: apakah kita bisa mengatasi tantangan-tantangan tersebut? Waktu yang akan menjawabnya. Yang perlu kita lakukan saat ini adalah mengupayakan yang terbaik. Dalam hal ini kita relatif diuntungkan sebab memiliki sejumlah modal strategis.

Di bab berikutnya, buku ini akan menawarkan sejumlah strategi dalam upaya memenangi persaingan di pasar global.





---

## **STRATEGI MEMENANGKAN PERSAINGAN**

---

- 6.1 Perubahan Paradigma
- 6.2 Restrukturisasi Pendidikan Vokasi
- 6.3 Peningkatan Kerjasama Inovasi,  
Manajerial dan Teknologi
- 6.4 Dukungan Perbankan
- 6.5 Penguatan Kelembagaan
- 6.6 Peningkatan Pengamanan Kekayaan  
Laut Nusantara
- 6.7 Kerja Sama Bilateral dan Multirateral
- 6.8 Peningkatan *Linkage Inter-Maritime  
Industry*



*Leaders live by choice, not by accident.*

Mark Gorman

Industri pangan maritim memang belum begitu populer saat ini, namun justru hal ini juga mengindikasikan betapa besarnya potensi pengembangannya, dan buku ini telah menunjukkan itu. Didukung oleh ketersediaan sumber daya alam yang kaya, dengan modal geografis dan historis yang strategis, Indonesia mestilah bisa mengembangkan industri pangan maritim dan membawanya ke taraf optimal, menjadikan industri ini sebagai alat untuk menjadi pemain utama di pasar global. Dalam redaksi lain bisa juga dikatakan bahwa cita-cita menjadikan industri pangan maritim nasional sebagai pemain utama di pasar global adalah sesuatu yang realistis dan terukur, bukannya mimpi atau khayalan belaka. Tentu saja ini baru bisa terwujud apabila para pelaku dan pemangku kepentingan bergerak bersama-sama dengan langkah-langkah yang tersinergi satu sama lain, saling mendukung dan menguatkan satu sama lain.

Sejatinya sebuah industri memerlukan empat hal berikut supaya ia bisa terus berjalan dengan baik: (1) jaminan ketersediaan dan kesinambungan pasokan atau *input*; (2) proses produksi yang efektif dan efisien; (3) *output* yang kompetitif baik dari sisi harga maupun mutu; (4) ketersediaan akses pasar dan kemudahan dalam layanan pemasaran, terutama yang cepat dan murah. Keempat hal ini harus dipenuhi untuk membuat industri pangan maritim nasional mampu bertahan dalam jangka panjang, yang tentu saja akan memperbesar peluangnya dalam menjadi pengendali atau pemain utama di pasar global. Di Bab V ini akan dipaparkan sejumlah tawaran strategi yang kiranya dapat dilakukan oleh pemerintah untuk merealisasikan hal tersebut.

## 6.1 Perubahan Paradigma

Sebelum Presiden Jokowi mencetuskan gagasan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, sebagaimana kita ketahui, aktivitas-aktivitas penyediaan pangan yang dilakukan pemerintah berorientasi ke darat. Ini tercermin dalam pokok-pokok Rencana Kerja Pemerintah (RKP) tahun 2015, di mana salah satu isu strategis yang menjadi perhatian utama pemerintah adalah transformasi untuk sektor agro-industri. Penyediaan pangan dipenuhi lewat sektor tersebut.

Realitas yang kita hadapi kemudian menunjukkan bahwa penyediaan pangan yang berorientasi ke darat semakin terdesak oleh keterbatasan lahan, di mana populasi penduduk terus meningkat dan sebagian lahan yang

semula dimanfaatkan untuk mendukung penyediaan pangan mau tidak mau dikonversikan menjadi lahan tinggal, ruang kerja, juga ruang-ruang aktivitas lainnya. Fakta ini sudah seyogianya mendorong kita untuk mengubah paradigma terkait penyediaan pangan nasional, menggesernya dari semula berorientasi ke darat menjadi berorientasi ke laut.

Upaya menggeser tersebut bisa dimulai dengan mengubah pola konsumsi kita. Jika selama ini kita terbiasa menjadikan karbohidrat sebagai asupan pokok, kita bisa mulai menggantinya dengan protein hewani, terutama yang berasal dari ikan atau biota laut lainnya. Penelitian-penelitian mutakhir menunjukkan bahwa asupan gizi yang terkandung dalam ikan atau biota laut lainnya sangat bermanfaat bagi kesehatan dan kecerdasan, selain tentunya memiliki keunggulan dari sumber protein hewani darat (baca: daging) dalam hal kadar kolesterol. Pergeseran cara pandang ini adalah sesuatu yang mutlak jika kita ingin industri pangan maritim nasional berkembang secara pesat dan optimal.

Keberhasilan penggeseran paradigma tersebut akan berdampak pada banyak hal, termasuk pasar pangan domestik dan industri pangan maritim itu sendiri. Tingginya permintaan atas makanan berbahan baku produk perikanan akan mendorong pasar pangan domestik meminta pasokan dari industri-industri pangan maritim yang ada, dan ini dengan sendirinya akan menjadi stimulus bagi tumbuhnya investasi pada industri pangan maritim nasional. Peningkatan penggunaan teknologi, peningkatan kualitas dan kuantitas SDM, juga peningkatan variasi dan mutu produk pangan maritim akan mengikutinya secara alamiah.

Perubahan paradigma yang juga harus dilakukan adalah tentang laut itu sendiri, dari semula laut sebagai pemisah menjadi laut sebagai penghubung. Seperti telah dijelaskan di Bab I, kolonialisasi menyebabkan budaya melaut kita luntur, padahal budaya melaut inilah salah satu wujud dari melihat laut bukan sebagai pemisah melainkan penghubung. Dengan melihat laut sebagai pemisah, itu berarti yang menjadi fokus perhatian kita adalah darat. Dengan melihat laut sebagai penghubung, itu berarti yang menjadi fokus perhatian kita adalah keduanya: laut dan darat. Jelas sekali yang kedua lebih baik. *Ocean-grabbing* yang terjadi di wilayah perairan barat Afrika, sebagai contoh, adalah dampak buruk dari melihat laut bukan sebagai penghubung tetapi pemisah.

Paradigma lainnya yang juga mesti diubah adalah kecenderungan untuk bersikap pragmatis, di mana kenyamanan dan kepastian menjadi dua hal yang dituju dan diutamakan, mengesampingkan kreativitas, improvisasi, inovasi dan pengambilan risiko. Perubahan paradigma yang satu ini penting sebab kerja kemaritiman di Indonesia, setidaknya untuk saat ini, masalah seperti sebuah perjalanan dengan kabut menyelimuti dan membatasi jarak pandang. Merujuk pada data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2015, dari 237 juta penduduk Indonesia saat itu, hanya sekitar 2,3 juta saja (1%) yang bekerja atau menjadi pegiat di bidang kemaritiman, itu pun di dalamnya termasuk 70 ribu personel Angkatan Laut<sup>192</sup>, jumlah dan proporsi yang tentulah masih sangat jauh dari kadar cukup apalagi baik.

Wujud konkret lainnya dari perubahan paradigma yang terakhir ini berkaitan dengan kerja penelitian dan atau profesi peneliti. Menurut Raden Dwi Susanto, peneliti Indonesia yang tinggal di Amerika Serikat, salah satu anggota tim *Ocean Surface Topography Science dan Ocean Salinity Science* bentukan NASA, sebagian besar peneliti di tanah air cenderung bertahan di zona nyaman, terutama mereka yang telah berkeluarga dan memiliki penghasilan memadai dari proyek-proyek yang dikembangkan. Dwi juga melihat di Indonesia ilmuwan itu masalah dilihat sebagai gelar belaka, bukan profesi yang menuntut integritas dan totalitas, di mana seorang ilmuwan mengerahkan segenap daya dan upaya untuk melakukan penelitian-penelitian yang akan berguna bagi bangsa dan negara<sup>193</sup>. Cara pandang seperti ini berperan besar dalam lambatnya perkembangan dan penerapan teknologi dalam industri pangan maritim kita sejauh ini.

## 6.2 Restrukturisasi Pendidikan Vokasi

Dalam upaya mewujudkan visi Poros Maritim Dunia, pemerintah melalui KKP harus terlebih dahulu menjadikan Indonesia sebagai produsen utama produk

---

<sup>192</sup> Investor Daily Indonesia. (2015). *Perubahan Paradigma Sebabkan Masyarakat Jauhi Laut*. Diakses pada 30 Januari 2018. <http://id.beritasatu.com/home/perubahan-paradigma-sebabkan-masyarakat-jauhi-laut/111775>.

<sup>193</sup> Pontianakpost.co.id. (2016). *Bangga Masuk NASA, Ingin Ubah Paradigma Laut*. Diakses pada 30 Januari 2018. <http://www.pontianakpost.co.id/bangga-masuk-nasa-ingin-ubah-paradigma-laut>.



perikanan dan kelautan. Salah satunya adalah dengan cara menerapkan industrialisasi secara merata. Namun untuk mencapainya, menurut Yusuf dan Trondsen (2013), dibutuhkan peningkatan inovasi produk, pengembangan investasi dalam penelitian dan pengembangan, fokus yang kuat pada *value chain*, perluasan orientasi pasar, serta pengembangan pelatihan bagi sumber daya manusia. Hal-hal inilah yang harus kita kejar terlebih dahulu.

Bicara tentang tenaga kerja lokal terampil, penyediaannya sangatlah penting. Keberadaan industri di sebuah kawasan bagaimanapun mestilah menjadi solusi bagi masalah pengangguran di kawasan tersebut, dalam hal ini Indonesia. Akan sangat ironis jika pada praktiknya di lapangan keberadaan industri tersebut justru malah menjadi solusi bagi masalah pengangguran di negara lain dikarenakan langkanya SDM domestik yang mampu memenuhi kriteria dan kebutuhan industri. Karena itulah tenaga kerja lokal yang terampil itu mesti disediakan oleh pemerintah. Dengan kata lain, dibentuk.

Pemerintah dalam hal ini dapat memberdayakan sekolah-sekolah vokasi atau kejuruan yang ada. Terkait persoalan ini, ada beberapa hal yang perlu dilakukan oleh pemerintah. Yang pertama adalah menyesuaikan kurikulum pendidikan vokasi dengan kebutuhan sektor industri pangan maritim. Sinergi yang baik antara sekolah-sekolah vokasi dengan industri-industri tentunya akan memudahkan para lulusan sekolah-sekolah vokasi tersebut memperoleh pekerjaan yang sesuai dengan keahlian mereka, selain tentunya memberi jaminan bahwa apa-apa yang mereka pelajari dan alami selama menempuh pendidikan di sekolah-sekolah tersebut tidak akan sia-sia.

Kabar baiknya, ruang-ruang untuk terjalinnya kerja sama itu ada. Himpunan Kawasan Industri (HKI) Kepulauan Riau (Kepri), misalnya, menyatakan siap bekerja sama dengan SMK-SMK di Kepri untuk meningkatkan kompetensi siswa. Ini akan membantu para lulusan SMK untuk beradaptasi dengan dunia kerja mereka nanti. Ada 119 perusahaan industri di Kepri yang melakukan perjanjian kerja sama dengan 31 SMK di Batam. Salah satu poin penting dari kerja sama ini adalah pengembangan dan penyesuaian kurikulum di SMK-SMK di Batam tersebut dengan kebutuhan industri.<sup>194</sup>

---

<sup>194</sup> Batampos.co.id. (2018). *Vokasi Industri Mudahkan Siswa Dapat Kerja*. Diakses pada 30 Januari 2018. <https://batampos.co.id/2018/01/28/vokasi-industri-mudahkan-siswa-dapat-kerja/>.

Berikutnya pemerintah juga perlu menambah jumlah sekolah vokasi di seluruh pelosok negeri, terutama di daerah-daerah yang memiliki basis sumber pangan laut. Peningkatan jumlah sekolah ini akan berperan besar dalam penyediaan tenaga kerja lokal terampil yang akan mencukupi permintaan industri. Produktivitas pun dengan demikian akan terdongkrak.

Pada 2016 lalu, atas arahan dari Presiden Jokowi, lima menteri bersama-sama menandatangani nota kesepahaman (MoU) tentang pengembangan pendidikan kejuruan dan vokasi berbasis kompetensi yang tersinergi dan terintegrasi dengan industri. Kelima menteri tersebut adalah Menteri Perindustrian Airlangga Hartarto, Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Muhadjir Effendy, Menteri Riset, Teknologi dan Pendidikan Tinggi Mohamad Nasir, Menteri Ketenagakerjaan Muhammad Hanif Dhakiri, dan Menteri Badan Usaha Milik Negara Rini M. Soemarno. Salah satu isi nota kesepahaman tersebut adalah membangun dan mengembangkan sekolah-sekolah vokasi di wilayah-wilayah pusat pertumbuhan industri (WPPI). Dalam periode 2016-2019, berdasarkan pernyataan dari Airlangga, Kementerian Perindustrian menargetkan pendirian tujuh politeknik atau akademi komunitas<sup>195</sup>.

Dua hal lainnya yang juga harus dilakukan pemerintah dalam upaya melakukan restrukturisasi pendidikan vokasi adalah melibatkan pihak swasta dan memanfaatkan teknologi kekinian, di mana keduanya bisa saling terhubung satu sama lain. Dalam hal ini langkah yang diambil Kemenperin dengan menggandeng *startup* Ruangguru perlu diapresiasi. Ruangguru, yang beroperasi sejak 2014, adalah perusahaan teknologi yang berfokus pada layanan pendidikan, yang penggunaannya telah lebih dari 6 juta orang, baik siswa maupun guru. Berbagai layanan berbasis teknologi ditawarkan Ruangguru seperti layanan kelas virtual, *platform* ujian *online*, video belajar berlangganan, konten-konten pendidikan yang bisa diakses melalui web dan aplikasi. *Startup* ini sendiri telah bermitra dengan 32 pemerintah provinsi, juga 326 pemerintah kota dan kabupaten. Mudah dilihat betapa besar potensi Ruangguru dalam

---

<sup>195</sup> Beritasatu.com. (2016). *Lima Menteri Teken MoU Pengembangan Pendidikan Vokasi*. Diakses pada 30 Januari 2018. <http://www.beritasatu.com/ekonomi/401987-lima-menteri-teken-mou-pengembangan-pendidikan-vokasi.html>.

mendorong pendidikan vokasi di tanah air<sup>196</sup>.

Dengan menggandeng Ruangguru, Kemenperin akan membuat konten-konten video mengenai kapasitas dan kompetensi tenaga kerja sektor industri. Di dalamnya akan mencakup program vokasi, sosialisasi mengenai fasilitas pengembangan industri kecil menengah (IKM), peningkatan keahlian dan kompetensi bagi pelaku IKM, serta beberapa materi dari *workshop e-Smart* yang kemudian akan diunggah ke Ruangguru. Ruangguru akan menjadi rujukan bagi guru-guru SMK yang jumlahnya sekitar 30% dari keseluruhan tenaga pengajar di tanah air. Kerja sama ini diharapkan akan memaksimalkan akses pasar yang lebih besar<sup>197</sup>.

Dengan strategi yang sedemikian, maka pengembangan pendidikan vokasi sebagai wujud dari pengembangan SDM dapat bersinergi dengan kemajuan teknologi informasi yang salah satunya banyak memunculkan bisnis *startup* baru. Pengembangan bisnis *startup* dalam dunia perikanan dan pangan maritim bisa mendorong berkembangnya para pelaku pasar dalam sektor industri tersebut. Pemerintah, bekerja sama dengan pihak swasta, dapat memberdayakan anak-anak muda yang menjadi pelopor bisnis *startup* di tanah air untuk masuk ke ranah pangan maritim.

### **6.3 Peningkatan Kerja Sama Inovasi, Manajerial dan Teknologi**

Dalam persaingan global, dominasi sebuah produk selalu berkaitan dengan keunggulan produk tersebut dalam memenuhi permintaan pasar. Pada dasarnya konsumen membutuhkan produk yang berkualitas, bervariasi, dengan harga yang kompetitif. Ketiga hal tersebut dapat dipenuhi jika sebuah industri memiliki informasi yang lengkap terkait pasar, mampu berproduksi secara efisien dan efektif, serta menerapkan teknologi mutakhir secara tepat dalam proses produksi tersebut. Ketika ketiga hal ini terpenuhi maka inovasi akan relatif lebih mudah terlahir, sebagai sesuatu yang sifatnya alamiah.

---

<sup>196</sup> Katadata. (2017). *Kembangkan Pendidikan Vokasi, Kemenperin Gandeng Startup Ruangguru*. Diakses pada 30 Januari 2018. <https://katadata.co.id/berita/2017/12/28/kembangkan-pendidikan-vokasi-kementerian-gandeng-startup-ruangguru>.

<sup>197</sup> *Ibid.*

Di sini kerja sama dengan berbagai pihak mutlak dibutuhkan, terutama perguruan-perguruan tinggi. Penelitian-penelitian yang dilakukan dengan sungguh-sungguh adalah awal dari lahirnya inovasi.

Pemerintah harus mendorong perguruan-perguruan tinggi yang ada untuk melakukan penelitian-penelitian yang berorientasi ke peningkatan nilai tambah produk-produk pangan laut, salah satunya dengan menyediakan anggaran khusus setiap tahunnya. Dalam hal ini pemerintah menerapkan konsep *public-private partnership* atau yang dikenal sebagai *tripple-P*. Salah satu wujud nyatanya adalah seperti apa yang dilakukan TNI AL tahun 2016 lalu. Sebuah nota kesepahaman untuk mendorong penelitian-penelitian kemaritiman di perguruan-perguruan tinggi di Indonesia ditandatangani oleh Kepala Staf TNI AL Laksamana TNI Ade Supandi dan Rektor IPB Prof. Herry Suhardiyanto<sup>198</sup>.

Selain itu pemerintah perlu juga mendorong perguruan-perguruan tinggi di tanah air untuk membangun sebuah *center of excellence* kemaritiman. Keberadaannya di perguruan-perguruan tinggi tersebut akan memudahkan pemerintah dalam menerapkan kebijakan kelautan (*ocean policy*). Kampus juga akan dimudahkan jika ingin mengadakan kerja sama di bidang kemaritiman dengan negara-negara lain. Penelitian-penelitian dan inovasi pun bisa terlahir dari sana.

Pihak swasta, sementara itu, bisa digandeng untuk menyediakan informasi terkini tentang pasar yang terintegrasi dengan perkembangan industri pangan maritim dan mudah diakses oleh semua pelaku industri juga oleh konsumen. Australia dengan *blockchain*-nya bisa menjadi rujukan. Selain berguna untuk menentukan kebijakan-kebijakan strategis di lapangan, informasi ini bisa juga dimanfaatkan oleh para peneliti untuk menentukan konsentrasi tema penelitian sehingga hasil penelitian akan bermanfaat secara langsung dan bersifat kekinian. Barangkali perlu juga dipertimbangkan untuk membentuk semacam aliansi dengan negara-negara tetangga—terutama ASEAN—di mana para peneliti dari masing-masing negara dipertemukan dalam sebuah kerja sama kolektif demi menemukan solusi-solusi strategis terkait masalah kemaritiman

---

<sup>198</sup> Antaranews.com. (2016). *TNI AL Gandeng Perguruan Tinggi Kembangkan Penelitian Kemaritiman*. <https://www.antaranews.com/berita/542436/tni-al-gandeng-perguruan-tinggi-kembangkan-penelitian-kemaritiman>. Diakses pada 30 Januari 2018.

bersama. PrimeFish, dalam hal ini, bisa dijadikan rujukan. Tentu saja konteksnya harus disesuaikan.

Terkait kerja sama peningkatan teknologi di bidang kemaritiman, kita bisa memberdayakan hubungan baik kita dengan Jepang sebagai salah satu negara maju dengan perkembangan teknologi yang juga maju. Peningkatan teknologi ini sendiri tentunya ditujukan untuk memudahkan lahirnya inovasi-inovasi yang akan memperkuat posisi tawar kita di pasar global maupun pasar domestik. Negara-negara maju mitra kerja lainnya yang juga bisa kita berdayakan untuk mengembangkan teknologi kemaritiman nasional di antaranya adalah Jerman dan Amerika Serikat.

#### **6.4 Dukungan Perbankan**

Sudah menjadi rahasia umum bahwa kehidupan nelayan dan masyarakat pesisir sangat jauh dari kondisi sejahtera; bahkan secara umum masuk dalam kategori miskin. Kondisi ini telah berlangsung turun-temurun sejak lama. Salah satu penyebab utamanya adalah kurangnya dukungan finansial.

Tidak jarang, untuk pergi berlayar para nelayan harus berutang kepada para tengkulak dan juragan, sehingga hasil tangkapan mereka pun tidak cukup lagi untuk membiayai kehidupan yang lebih baik bagi keluarganya, dikarenakan besarnya persenan yang harus mereka sisihkan untuk membayar utang yang terbilang tinggi itu. Sebuah lingkaran setan, dengan kata lain. Ini harus segera diatasi jika kita ingin meningkatkan produktivitas produksi pangan laut secara signifikan, yang tentulah akan menyangga industri pangan maritim untuk bertahan dalam waktu yang lama. Bantuan permodalan bagi para nelayan dengan demikian mutlak dikucurkan. Kucuran dana tersebut bisa datang dari perbankan.

Sebagai sebuah lembaga keuangan yang berorientasi pada laba, tentu saja perbankan tidak akan begitu mudah memberikan kredit. Dibutuhkan kepastian atau semacam jaminan bahwa kredit yang diberikan tersebut akan berdampak positif bagi perbankan itu sendiri. Di sinilah peran pemerintah dibutuhkan, yakni menyiapkan para nelayan (beserta keluarganya) untuk dapat mengelola modal yang dikucurkan perbankan itu dengan baik; di saat yang sama pemerintah juga perlu lebih mendorong perbankan supaya mau memberikan bantuan

permodalan tersebut, terlepas dari masih belum pastinya investasi di bidang kemaritiman saat ini. Sejumlah kebijakan solutif dan strategis perlu dipikirkan pemerintah dengan melibatkan perbankan juga para pelaku industri pangan maritim.

Bantuan dari perbankan ini sangat dibutuhkan sebab tidak hanya akan meningkatkan kemampuan finansial keluarga nelayan, namun juga akan menggerakkan dan meningkatkan *entrepreneurship* di kalangan masyarakat pesisir yang akan menjadi pemicu tumbuhnya sentra-sentra usaha kecil, mikro dan menengah (UMKM). Keberadaan sentra-sentra usaha inilah kelak yang akan menghidupkan industri pangan maritim nasional. Hadirnya UMKM ini pun bisa memancing para investor dan pihak swasta untuk terlibat. Selanjutnya UMKM ini bisa dimatangkan supaya aktivitas produksinya berorientasi ekspor dan bertaraf internasional.

Dukungan perbankan juga dibutuhkan dalam pengembangan industri perkapalan nasional. Jumlah uang yang harus dikeluarkan untuk membeli kapal dari luar sangatlah besar. Untuk membuatnya sendiri pun begitu, terlebih lagi jika industri perkapalan kita masih sangat bergantung pada impor komponen-komponen kapal. Sebagaimana telah dipaparkan di beberapa bab sebelumnya, biaya yang mesti dikeluarkan untuk membeli sebuah kapal penangkap ikan besar produksi anak negeri adalah miliaran rupiah.

Sayangnya memang, di lapangan, dukungan finansial dari perbankan terhadap pengembangan industri pangan maritim masih terbilang minim. Hal ini masih menjadi PR besar bagi pemerintah. Sekali lagi pembahasan intensif dan kooperatif perlu dilakukan dengan melibatkan baik pihak perbankan maupun para nelayan atau pelaku sentra usaha di kawasan pesisir itu. Pemerintah pun barangkali bisa mencoba memberikan berbagai macam insentif kepada perbankan yang mau mempermudah proses kredit bagi para pelaku usaha dalam bidang pangan maritim.

## **6.5 Penguatan Kelembagaan**

Agar dapat menjadi elemen pendukung industri pangan maritim nasional, sentra-sentra usaha masyarakat pesisir dan nelayan harus memperoleh penguatan dalam hal manajerial. Ini dilakukan supaya sentra-sentra usaha ini tidak saling

memakan satu sama lain, justru bersinergi membangun sebuah iklim industri yang sehat dan progresif. Persaingan yang sifatnya saling melemahkan mesti dihindari. Dalam hal ini, peran pemerintah sangat diperlukan, seperti dengan memberikan pelatihan-pelatihan manajerial secara berkala kepada pelaku sentra-sentra usaha tersebut. Pemerintah bisa juga melibatkan pihak swasta dengan catatan orientasinya tetap sama yakni membangun manajemen industri pangan maritim nasional yang baik.

Jika penguatan kelembagaan atau manajerial ini dilakukan secara tepat, antara sentra usaha yang satu dengan sentra usaha yang lain mestilah akan saling melengkapi baik dari segi kualitas maupun variasi produk, dan dengan demikian jangkauan produk tersebut pun di pasar menjadi jauh lebih luas. Wujud penguatannya sendiri bisa dalam bentuk pelatihan atau *workshop*, atau menyertakan para pelaku sentra-sentra usaha di wilayah pesisir itu untuk mengikuti pameran-pameran dagang, baik di dalam maupun luar negeri, secara berkala dan berkesinambungan. Ini penting untuk membuat wawasan, keahlian dan kecermatan mereka bertambah. Dengan begitu sentra-sentra usaha mereka itu, juga produk-produk yang dihasilkannya, akan mampu bersaing di pasar yang lebih luas dan lebih besar.

Pelatihan-pelatihan juga diperlukan untuk membuat para nelayan atau pelaku sentra-sentra usaha di kawasan pesisir mampu beradaptasi dengan situasi industri pangan maritim termutakhir, khususnya dalam upaya menyelaraskan diri dengan kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan pemerintah terkait aktivitas kelautan dan perikanan yang berhubungan langsung dengan mereka. Salah satunya adalah pelatihan bagi para nelayan untuk beralih menggunakan alat tangkap ikan yang ramah lingkungan. Tanpa disertai pelatihan-pelatihan yang memadai, dikeluarkannya kebijakan tersebut, terlepas dari sisi baiknya, memungkinkan timbulnya konflik di antara nelayan dengan pemerintah; sesuatu yang tentunya malah menghambat pengembangan industri pangan maritim nasional. Pemerintah yang diwakili KKP dalam hal ini bisa menggandeng Masyarakat Perikanan Nusantara (MPN) sebagai mitra kerja. Tahun 2017, sebagaimana dikatakan Pelaksana Tugas (Plt) Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia dan Pemberdayaan Masyarakat Kelautan dan Perikanan Rifky Effendi Hardijanto, KKP menyiapkan pelatihan

peralihan alat tangkap untuk 390 orang nelayan di 12 kota/kabupaten di 9 provinsi<sup>199</sup>.

Sayangnya penyediaan pelatihan manajerial ini terkendala masalah finansial. Menurut Rifky, permintaan terhadap nelayan yang terdidik dan terlatih di negeri ini mencapai ratusan ribu orang setiap tahunnya, sementara dana yang tersedia di APBN tidak bisa memenuhinya. Pemerintah kemudian memilih melaksanakan *training of trainers*, di mana para nelayan atau pelaku sentra usaha yang diberi pelatihan ini difasilitasi untuk memperoleh sertifikat melatih sehingga ke depannya merekalah yang memberi pelatihan kepada nelayan-nelayan lain di kawasan mereka tinggal atau bekerja. Jumlah nelayan yang akan diberi pelatihan dengan konsep *training of trainers* ini, yang biaya penyelenggaraannya diambil dari APBN, adalah 6.000 orang. Dari tiap-tiap orang ini diharapkan akan lahir 30 orang lainnya<sup>200</sup>.

## 6.6 Peningkatan Pengamanan Kekayaan Laut Nusantara

Pengamanan kekayaan laut nasional tentu saja sesuatu yang sangat penting dalam upaya mengembangkan industri pangan maritim nasional, dan selanjutnya mewujudkan visi Poros Maritim Dunia. Pemerintah dalam beberapa tahun terakhir telah menindak tegas setiap upaya yang bisa dikategorikan sebagai ancaman bagi keamanan laut nasional. Langkah-langkah yang diambil pemerintah itu sendiri ada yang sifatnya *soft-structures* dan ada juga yang sifatnya *hard-structures*.

Tahun 2012 KKP mengeluarkan Rencana Aksi Nasional Pemberantasan *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing* untuk periode 2012-2016, yang akan ditinjau kembali setiap empat tahun. Dasar hukum ini tentunya baru bisa efektif jika benar-benar direalisasikan di aktivitas kelautan dan perikanan sehari-hari. Dalam hal ini, selain menguatkan infrastruktur dan alat-alat yang berkaitan dengan pengamanan kekayaan laut nasional, menguatkan kapasitas

<sup>199</sup> Transformasi.org. (2017). *Perikanan Tangkap: Pemerintah Siapkan Pelatihan Nelayan*. Diakses pada 31 Januari 2018. <http://www.transformasi.org/id/pusat-kajian/berita/kelautan-perikanan/2430-perikanan-tangkap-pemerintah-siapkan-pelatihan-nelayan>.

<sup>200</sup> KKP News. (2017). *KKP Beri Pelatihan Nelayan dengan Konsep Training of Trainers*. Diakses pada 31 Januari 2018. <http://news.kkp.go.id/index.php/kkp-beri-pelatihan-nelayan-dengan-konsep-training-of-trainers/>.



para aparatur pun tak kalah penting. Integritas dan profesionalitas wajib ditumbuh-kembangkan di dalam diri para aparatur, selain tentunya harus satu visi dengan yang memimpin di atas, dalam hal ini Presiden Jokowi dan sejumlah menteri terkait. Ketidaksepahaman di antara menteri-menteri tersebut tentu saja adalah sebuah hambatan yang harus dihindari—atau diatasi.

Kerja sama dengan negara-negara lain juga penting untuk dilakukan mengingat Badan Keamanan Laut (BAKAMLA), sebagai pelaku utama pengamanan laut nasional, masih memiliki sejumlah kekurangan: unit kapal, teknologi, kualitas dan kuantitas SDM, dll. Jepang sebagai negara yang telah bermitra dengan Indonesia selama 60 tahun menjadi salah satu yang bisa diandalkan, terutama dalam pengembangan teknologi kemaritiman yang akan memudahkan BAKAMLA melakukan pengawasan dan penanganan kasus-kasus IUU *fishing*. Terkait hal ini Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti, pada 22 Agustus 2017 lalu, telah melakukan pertemuan dengan Menteri Luar Negeri Jepang Taro Kono, di mana Susi mengatakan bahwa Indonesia membuka diri sebesar-besarnya bagi Jepang untuk berinvestasi di industri kemaritiman nasional, terutama dalam pembangunan dan pengembangan infrastruktur dan teknologi. Taro Kono menggarisbawahi ketegasan Susi dalam memberantas IUU *fishing*, dan menyatakan bahwa Jepang, melalui *Japan International Cooperation Agency* (JICA), siap bekerja sama dengan Indonesia, seperti dengan melakukan riset untuk proyek pembangunan Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT) di 6 lokasi. Pada pertemuan tersebut Susi juga meminta Jepang untuk mendukung gagasan *ocean right* yang akan digulirkan pada *Ocean Conference 2016*. *Ocean right* sendiri adalah hak di mana sebuah negara dapat berganti pimpinan dan pola pemerintahan tanpa mengubah atau menghentikan peraturan perlindungan kelautan dan perikanan yang telah dibentuk sebelumnya<sup>201</sup>.

Kerja sama bilateral lainnya yang juga dilakukan Indonesia dalam upaya menjaga kekayaan laut nasional adalah dengan India, Australia, Malaysia dan Amerika Serikat. Kerja sama bilateral dengan India diwujudkan dengan

---

<sup>201</sup> KKP News. (2017). *Bertemu Menlu Jepang, Menteri Susi Perkuat Kerja Sama Maritim Kedua Negara*. Diakses pada 30 Januari 2018. <http://news.kkp.go.id/index.php/bertemu-menlu-jepang-menteri-susi-perkuat-kerja-sama-maritim-kedua-negara/>.

menggelar patroli bersama antar Angkatan Laut (AL) kedua negara, yang disusun dengan latihan penyelamatan satu hari, yang adalah bagian dari kerja sama *Indian Ocean Rim Association (IORA)*<sup>202</sup>. Dengan Amerika Serikat, kerja sama diwujudkan dalam pengadaan teknologi, pengintegrasian sistem, pengembangan kapasitas, serta pelatihan yang berkaitan dengan penerapan *FAO Agreement on Port State Measures*<sup>203</sup>. Dengan Malaysia, kerja sama diwujudkan dalam bentuk pelaksanaan Operasi Optima Malindo di perairan Batam di tahun 2017, yang dilakukan oleh Bakamla dengan Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (APMM)<sup>204</sup>. Dengan Australia, kerja sama dilakukan dalam bentuk operasi bersama bertajuk Patroli Terkoordinasi Shearwater IV di Laut Arafuru<sup>205</sup>.

Indonesia sendiri saat ini adalah anggota penuh *Regional Fisheries Management Organizations (RFMOs)*. Bersama dengan negara-negara ASEAN lainnya ditambah Australia, Indonesia juga membentuk *Regional Plan of Action to Promote Responsible Fishing Practices Including Combating IUU Fishing in the Region*, di mana Indonesia bertindak sebagai koordinator kesekretariatan. Fakta-fakta ini mestilah membuat kita optimistis menjalin kerja sama-kerja sama lainnya dalam upaya mengamankan kekayaan laut nasional.

Sementara itu untuk upaya-upaya yang sifatnya *hard-structures*, pemerintah Indonesia secara konsisten menerapkan *monitoring, control* dan *surveillance* (MCS). Pemeriksaan kapal-kapal perikanan juga dilakukan dengan metode *before fishing, while fishing, during landing, and post landing* sesuai dengan *MCS Technical Guidelines*. Pemerintah Indonesia juga telah dan terus membangun sarana dan prasarana pengawasan, mendorong pengembangan *Integrated Surveillance Systems*, memfasilitasi dan membina kelompok masyarakat pengawas (POKMASWAS), serta melaksanakan operasi

<sup>202</sup> Detik.com. (2017). *Indonesia-India Ingin Tingkatkan Kerja Sama Pertahanan dan Maritim*. Diakses pada 30 Januari 2018. <https://news.detik.com/berita/d-3400341/indonesia-india-ingin-tingkatkan-kerja-sama-pertahanan-dan-maritim>.

<sup>203</sup> Kedutaan Besar dan Konsulat AS di Indonesia. (2015). *Kerja sama AS-Indonesia di Bidang Maritim*. Diakses pada 30 Januari 2018. <https://id.usembassy.gov/id/kerjasama-as-indonesia-di-bidang-maritim/>.

<sup>204</sup> Kumparan. (2018). *Laksma TNI R. Eko Rahardjo, ST, M.Tr (Han): Bakamla Menjaga Laut Sebagai Masa Depan Bangsa*. Diakses pada 30 Januari 2018. <https://kumparan.com/kamaruddin-azis/laksma-tni-r-eko-rahardjo-st-m-tr-han-bakamla-menjaga-laut-sebagai-masa-depan-bangsa>.

<sup>205</sup> *Ibid.*

gabungan pengawasan di laut oleh instansi-instansi terkait seperti Bakamla, TNI AL dan Polisi Perairan.

### **6.7 Kerja Sama Bilateral dan Multilateral**

Kerja sama dengan negara-negara lain pun perlu dilakukan untuk hal-hal yang tidak berhubungan (langsung) dengan keamanan laut nasional. Turisme, misalnya. Telah dikemukakan di beberapa bab sebelumnya bahwa kita bisa belajar banyak dari Korea Selatan dan Jepang dalam membangun sebuah pasar ikan besar yang terintegrasi dengan kawasan wisata kuliner setempat. Hal lainnya terkait turisme yang juga bisa diupayakan pemerintah adalah memaksimalkan wisata kapal pesiar (*cruise*). Untuk yang satu ini, kerja sama Surabaya-Liverpool adalah contohnya<sup>206</sup>. Liverpool sebagai kota pelabuhan memiliki sejarah dan tradisi yang kuat dalam mengelola hal tersebut dan Surabaya sebagai salah satu kota pelabuhan tersibuk di tanah air mestilah bisa mengadopsi cara kerja Liverpool dengan baik.

Memilih negara-negara maju sebagai mitra dalam hal ini adalah langkah strategis. Bagaimanapun, negara-negara maju pastilah memiliki sejumlah keunggulan dari kita, seperti teknologi, inovasi dan kebijakan. Menjalinkan kerja sama dalam bidang kemaritiman dengan negara-negara maju menjadi penting sebab kita bisa mempelajari banyak hal dari mereka, di saat yang sama mereka pun melihat kerja sama ini potensial mengingat kita juga memiliki sejumlah hal yang tidak mereka miliki—modal geografis dan ketersediaan ikan. Indonesia, misalnya, telah meresmikan kerja sama dengan Belanda lewat penandatanganan nota kesepahaman sebagai tindak lanjut dari kunjungan kenegaraan Presiden Jokowi pada 2016 lalu<sup>207</sup>. Dengan Jerman, penandatanganan nota kesepahaman di bidang kemaritiman dilakukan pada Mei 2017<sup>208</sup>.

---

<sup>206</sup> Republika.co.id. (2017). *Surabaya dan Liverpool Kerja Sama Lima Bidang*. Diakses pada 30 Januari 2018. <http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/daerah/17/11/27/p02rd0284-surabaya-dan-liverpool-kerja-sama-lima-bidang>.

<sup>207</sup> Indonews.id. (2017). *Rizal Ramli Optimistis Kerja Sama Indonesia-Belanda Wujudkan Poros Maritim Dunia*. Diakses pada 30 Januari 2018. <http://indonews.id/artikel/9898/Rizal-Ramli-Optimistis-Kerja-Sama-Indonesia-Belanda-Wujudkan-Poros-Maritim-Dunia/>.

<sup>208</sup> Tirto.id. (2017). *Indonesia dan Jerman Sepakati Kerja Sama di Bidang Maritim*. Diakses pada 30 Januari 2018. <https://tirto.id/indonesia-dan-jerman-sepakati-kerja-sama-di-bidang-maritim-cpMz>.

Namun keliru untuk menilai kerja sama dengan negara-negara berkembang tidak penting untuk dilakukan. India, misalnya. Sebagai negara berkembang India perlahan mulai menjadi salah satu kekuatan besar di Asia, yang salah satunya diwujudkan dengan kuatnya industri maritim mereka. India juga kuat secara militer; terbukti dengan tidak banyaknya pemberitaan mengenai praktik IUU *fishing* di kawasan perairan mereka. Menjalin kerja sama dengan India, tentu saja, menjadi sesuatu yang strategis. Presiden Jokowi bahkan menyatakan kerja sama dengan India (juga negara-negara ASEAN) adalah untuk membangun dan mengembangkan stabilitas di kawasan Samudra India-Samudra Pasifik atau Indo-Pasifik<sup>209</sup>.

Kerja sama kemaritiman perlu juga dilakukan dengan negara-negara yang, dalam arti tertentu, memiliki sejumlah kecocokan dengan Indonesia. Maroko, misalnya. Maroko sedang berusaha keras membuat para nelayannya patuh pada kebijakan-kebijakan yang mengedepankan kelestarian ekosistem laut dan ketersediaan ikan; situasinya kurang lebih sama dengan di Indonesia. Contoh lainnya adalah Taiwan. Taiwan tengah menerapkan kebijakan *New South Bound Policy* yang tujuannya adalah memperluas hubungan dengan 18 negara kepulauan lain. Indonesia tentu termasuk di dalamnya, bahkan salah satu yang utama<sup>210</sup>. Kebijakan ini sejalan dengan visi Poros Maritim Dunia yang dikemukakan Presiden Jokowi beberapa tahun lalu. Selain itu, Taiwan juga sedang berusaha mengatasi praktik IUU *fishing* yang dicurigai masih terus terjadi di Laut Cina Selatan; lagi-lagi tak jauh berbeda dengan kita, meski konteks lautnya berbeda<sup>211</sup>.

Selain kerja sama yang cenderung pragmatis dalam arti kita berupaya meraih keuntungan yang besar di sana, tentulah kita pun perlu menjalin kerja sama

---

<sup>209</sup> Okezone.com. (2018). *Presiden Jokowi Sebut Kerja Sama Maritim Bangun Kawasan Indo-Pasifik*. Diakses pada 30 Januari 2018. <https://economy.okezone.com/read/2018/01/25/320/1850396/presiden-jokowi-sebut-kerjasama-maritim-bangun-kawasan-indo-pasifik>.

<sup>210</sup> Maritim. (2017). *Indonesia-Maroko Siap Bangun Kerja Sama Bilateral di Berbagai Sektor*. Diakses pada 30 Januari 2018. <https://maritim.go.id/indonesia-maroko-siap-bangun-kerja-sama-bilateral-di-berbagai-sektor/>.

<sup>211</sup> Media Indonesia. (2017). *Taiwan Ingin Tingkatkan Kerja Sama Maritim di Indonesia*. Diakses pada 30 Januari 2018. <http://www.mediaindonesia.com/news/read/119938/taiwan-ingin-tingkatkan-kerja-sama-maritim-di-indonesia/2017-08-29>.

yang cenderung altruistik. Ini supaya Indonesia juga dikenal dunia internasional sebagai negara yang besar, dan karenanya memiliki posisi tawar yang lebih tinggi. Lagipula sesuatu altruistik yang kita lakukan kepada negara lain akan dengan sendirinya kembali dalam bentuk yang pastilah menguntungkan kita di masa yang akan, meski entah dalam wujud apa.

Salah satu kerja sama altruistik di bidang kemaritiman yang bisa dan tengah kita jalin adalah dengan Nauru. Isu pengelolaan sumber daya kelautan dan perubahan iklim adalah hal krusial—bahkan *survival*—yang dihadapi Nauru sebagai salah satu negara Mikronesia di kawasan Samudra Pasifik. Presiden Jokowi telah menyatakan bahwa Indonesia siap membantu mengatasi persoalan tersebut<sup>212</sup>.

### **6.8 Peningkatan *Linkage Inter-Maritime Industry***

Pembangunan dan pengembangan industri pangan maritim tidak dapat dilepaskan dari industri maritim secara keseluruhan. Kemajuan industri pangan maritim baru bisa dicapai jika memperoleh dukungan penuh dari industri perkapalan, sistem logistik, bahkan pariwisata bahari. Sistem logistik yang tepat akan membuat produk-produk industri pangan maritim tersedia dalam jumlah yang cukup dengan kualitas yang juga terjaga, dan karenanya mampu memenuhi kebutuhan pasar global. Industri perkapalan yang maju, di sisi lain, akan meningkatkan penyediaan kapal-kapal dengan kualitas tinggi sehingga melancarkan arus produk pangan maritim antardaerah maupun antarpulau, memangkas waktu pengiriman sehingga biaya produksi pun bisa ditekan, dan harga produk pangan maritim di pasar-pasar domestik menjadi jauh lebih kompetitif. Industri pariwisata bahari yang optimal, sementara itu, dapat mendukung eksistensi industri pangan maritim karena berkontribusi terhadap pendapatan negara yang tentunya bisa dialokasikan untuk lebih mengembangkan lagi industri pangan maritim yang sudah ada. Selain itu, industri pariwisata bahari yang maju juga akan mendorong kreativitas dan

---

<sup>212</sup> Antara News. (2017). *Indonesia-Nauru Sepakat Tingkatkan Kerja Sama Maritim*. Diakses pada 30 Januari 2018. <https://www.antaranews.com/berita/669810/indonesia-nauru-sepakat-tingkatkan-kerja-sama-maritim>.

lahirnya inovasi yang akan berdampak pada terdorongnya industri pangan maritim untuk menjadi lebih kompetitif lagi, lebih siap bersaing lagi. Semuanya, tak pelak lagi, saling memengaruhi satu sama lain.

Untuk itu perlu dipersiapkan *grand design* pembangunan industri pangan maritim yang terintegrasi dengan industri-industri maritim lainnya; sebuah *grand design* yang memungkinkan pengembangan industri maritim yang satu dengan industri maritim yang lain berjalan beriringan dan saling melengkapi serta menguatkan, bukannya sebaliknya. *Grand design* ini akan dijadikan pedoman bersama oleh para pemangku kepentingan sektor kelautan dan perikanan, baik dari pihak pemerintah maupun swasta. Dalam hal ini ketidaksepahaman di tubuh pemerintah terkait satu isu kemaritiman akan bisa dicegah, sehingga Indonesia pun dengan sendirinya dilihat dunia internasional sebagai sebuah negara yang solid dan kompak dan karenanya disegani. Didukung pula oleh pembangunan dan pengembangan SDM, visi Poros Maritim Dunia mestilah bukan lagi sesuatu yang terasa sangat jauh dan musykil.







---

## **PENUTUP**

---

- 7.1 Persoalan dan Tantangan
- 7.2 Butuh Kolaborasi
- 7.3 Kaitan Geopolitik
- 7.4 Konteks Budaya
- 7.5 Memperbaharui Data





*Regional cooperation and global cooperation helps everybody, a rising tide lifts all the boats.*

Jin Liqun

Sejauh ini buku ini telah menunjukkan bahwa Indonesia, dengan sejumlah modal strategis yang dimilikinya, memang cocok dikembangkan sebagai negara maritim, tentu saja dengan industri pangan maritim nasional yang kuat sebagai salah satu penyokongnya. Itu artinya visi Poros Maritim Dunia yang dicetuskan Presiden Jokowi bukanlah sesuatu yang terlahir tiba-tiba dan di luar nalar, melainkan sesuatu yang realistis, terukur dan sangat mungkin untuk dicapai. Dalam kaitan ini, yang menjadi pekerjaan rumah kita bersama adalah proses-proses dalam upaya mencapai agenda tersebut. Sebagaimana telah dipaparkan di enam bab sebelumnya, terlepas dari potensi dan peningkatan-peningkatan yang terjadi, kita masih menghadapi begitu banyak persoalan dan tantangan baik yang datangnya dari dalam maupun dari luar, baik itu yang relatif mudah dan cepat untuk diatasi maupun yang sulit dan memakan waktu.

## 7.1 Persoalan dan Tantangan

Persoalan yang masih sangat perlu diberi perhatian salah satunya adalah minimnya dukungan perbankan, terutama terhadap aktivitas melaut para nelayan kecil. Pemerintah benar-benar perlu memikirkan sebuah cara yang inovatif dan berani. Jangan sampai persoalan ini masih saja terus kita hadapi dalam beberapa tahun ke depan. Pengkajian lebih lanjut tentang hal ini mesti dilakukan, misalnya dengan menelaah seperti apa peran lembaga keuangan di negara-negara yang industri maritimnya telah maju seperti Jepang atau Belanda, lalu mengambil pelajaran yang berharga untuk bisa diterapkan di Indonesia. Dengan melakukannya kita mestilah memperoleh sesuatu yang bermanfaat.

Persoalan lainnya yang juga sangat perlu diberi perhatian adalah volume dan nilai ekspor komoditas perikanan kita yang masih berada di bawah Thailand dan Vietnam. Ini sungguh menarik, bukan dalam arti yang positif. Bahwa dalam kedua hal itu kita kalah jauh dari Tiongkok barangkali memang harus diterima, sebab Tiongkok bagaimanapun lebih maju dari kita dan memiliki modal-modal strategis yang tak kalah baiknya. Namun Thailand dan Vietnam berbeda. Kesampingkanlah fakta bahwa kedua negara tersebut kerap melakukan IUU *fishing* atau pelanggaran-pelanggaran kemaritiman lainnya selama ini, dan kita sewajarnya bertanya-tanya bagaimana bisa capaian ekspor komoditas perikanan mereka sebegitu tingginya. Keyataan pahit ini harus menjadi cambuk

bagi kita untuk bisa belajar dan berbenah agar persoalan-persoalan terkait hal tersebut bisa kita atasi.

Satu hal lainnya lagi yang perlu diberi perhatian lebih adalah persoalan sampah plastik. Sebagaimana telah dipaparkan di Bab IV, dalam hal “memasok” sampah-sampah plastik untuk laut, kita adalah penyumbang kedua terbesar setelah Tiongkok. Di dalam negeri sendiri, terlepas dari disiapkannya dana sebesar 1 miliar dolar AS untuk mengatasinya, belum terlihat ada langkah-langkah inovatif yang diambil pemerintah—termasuk mengurangi ketergantungan masyarakat kepada produk plastik. Penanganan akan sampah plastik di laut ini tak kalah krusialnya dari dua persoalan yang telah disebutkan sebelumnya tadi

Di luar itu, dengan sejumlah capaian di berbagai sektor, kita patut menatap ke depan dengan kepala tegak. Sejak visi Poros Maritim Dunia diperkenalkan ke dunia internasional, aktivitas-aktivitas kemaritiman di tanah air menjadi sorotan dunia, dan ini memancing sejumlah negara dengan kepentingan yang sama atau bersinggungan untuk datang menghampiri dan menawarkan kerja sama. Apabila kita bisa menjaga pertumbuhan industri pangan maritim kita tetap sehat, dengan capaian-capaian positif yang satu demi satu kita peroleh, kerja sama tersebut bisa berkembang menjadi aliansi perdagangan yang strategis dengan negara-negara lain. Kemajuan Indonesia dalam bidang pangan maritim secara otomatis akan meningkatkan posisi tawar Indonesia di dunia internasional. Sejalan dengan itu, poros maritim dunia tidak hanya berhenti sebatas jargon, tetapi juga terwujud secara konkrit. Industri pangan maritim juga akan turut menyokong agenda-agenda ekonomi politik Indonesia dalam upaya bertransformasi menjadi negara maritim yang kuat dan disegani.

## **7.2 Butuh Kolaborasi**

Buku ini memfokuskan diri pada industri pangan maritim. Sebagai bagian dari industri maritim secara keseluruhan, industri pangan maritim memiliki nilai strategis yang sangat krusial sehingga sudah seharusnya dikembangkan secepat dan seefisien mungkin. Namun meskipun posisinya strategis, industri ini tidak mungkin dapat berkembang jika tidak ada dukungan dari industri maritim dan industri strategis lainnya. Keberadaan industri pangan maritim tanpa industri-industri maritim lain adalah sebuah kesalahan, bahkan sesuatu

yang tidak mungkin terjadi. Industri pangan maritim bisa berkembang dan maju karena ada industri-industri maritim lain di sekitarnya yang juga berkembang dan maju. Jika satu atau dua di antara industri-industri maritim ini terhambat perkembangannya, atau bahkan tidak berkembang sama sekali dan mati, maka sudah pasti industri pangan maritim pun terkena dampaknya.

Sebagai industri strategis, industri pangan maritim juga memiliki konsekuensi *backward and forward linkage*, sebuah pemahaman bahwa jika industri ini berkembang dengan baik maka dia akan berkontribusi pada perkembangan industri di sektor-sektor lain. Contoh sederhana: apabila industri ikan kaleng berkembang, maka industri pengemasan, industri percetakan dan industri bumbu masak yang menopang industri pengalengan ikan juga akan tumbuh dan berkembang. Sebaliknya, industri pengalengan ikan juga akan mendorong konsumsi ikan di tingkat masyarakat, yang dengan itu akan menghidupi industri jasa logistik dan transportasi. Belum lagi industri pariwisata, perhotelan dan restoran yang juga membutuhkan komoditas ikan kaleng dalam jumlah yang besar. Hal ini tentu akan mendorong perekonomian Indonesia dan selanjutnya meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Dalam konteks penjelasan di atas, keberiringan atau sinergitas menjadi sesuatu yang penting. Di dalam industri pangan maritim sendiri, sebagaimana telah coba dijelaskan buku ini dari Bab I hingga Bab VI, sinergitas itu wajib ada. Industri pangan maritim sendiri pada dasarnya adalah sebuah struktur besar yang terdiri dari komponen-komponen yang membentuknya, yang satu sama lain saling berbeda dalam sejumlah hal namun juga memiliki kesamaan di sejumlah hal lain. Cara pandang seperti ini harus dipegang oleh para pemangku kepentingan, baik pemerintah, swasta maupun masyarakat.

Itu berarti, jika tujuan kita adalah mengembangkan dan memajukan industri pangan maritim nasional, apalagi dengan ambisi menjadi pemain utama di pasar global, yang perlu kita perhatikan dan pelajari mestinya tidak terbatas pada hal-hal yang berkaitan langsung dengan industri pangan maritim saja, industri ini adalah bagian dari industri maritim sedangkan industri maritim adalah bagian industri nasional Indonesia. Dengan berpikir seperti itu maka kita menyadari bahwa kerja sama dari banyak pihak adalah sesuatu yang penting dalam mengembangkan industri pangan maritim nasional; bahwa setiap orang punya

porsi keterlibatannya masing-masing dan karenanya harus saling bekerja sama satu sama lain.

### 7.3 Kaitan Geopolitik

Buku ini tidak secara khusus membahas persoalan geopolitik di kawasan, kendati demikian, dalam bagian penutup ini, akan sedikit diulas persoalan geopolitik di Laut Cina Selatan (LCS) dan relevansinya dengan industri pangan maritim. Meski tidak terlibat sebagai *claimant states*, Indonesia mau tidak mau tetap harus memperhatikan hal ini sebagai satu persoalan yang sifatnya strategis. Setidaknya sebagai salah satu negara yang memiliki pengaruh di ASEAN, kita bisa memainkan peran penting untuk meredakan ketegangan yang ada, baik sebagai wujud nyata keanggotaan di ASEAN maupun sebagai langkah antisipatif seandainya Tiongkok mengambil tindakan yang lebih provokatif dan ofensif terhadap wilayah perairan kita di sekitar Natuna. Hal ini sangat mungkin terjadi karena mereka benar-benar melihat kawasan tersebut sebagai *Traditional Chinese Fishing Grounds* seperti tergambar dalam *nine-dash line* (9DL). Aktivitas arogan Tiongkok di Laut Cina Selatan ini jelas memengaruhi stabilitas dan integritas negara-negara di kawasan tersebut, dan dalam arti tertentu berpotensi memecah-belah ASEAN.

Jika perpecahan di tubuh ASEAN ini sampai terjadi, maka kebijakan politik yang diambil masing-masing kepala negara akan berdampak juga pada aktivitas perdagangan negara tersebut, termasuk soal ekspor-impor produk pangan maritim. Misalnya, jika Vietnam menyatakan keberpihakan penuh kepada Tiongkok, sedangkan di saat yang sama Indonesia bergerak ke arah yang sebaliknya, apakah mereka masih akan menjadi salah satu importir terbesar untuk komoditas udang kita? Atau, jika Thailand menyatakan keberpihakan penuh kepada Tiongkok, dengan berlangsungnya proses pembukaan Terusan Kra, apakah itu akan diikuti oleh penetapan kebijakan-kebijakan diskriminatif yang begitu menguntungkan Tiongkok namun merugikan—bahkan membunuh—negara-negara ASEAN di bagian selatan seperti Singapura, Malaysia dan Indonesia? Hal-hal semacam ini agaknya perlu juga dikaji supaya arah industri pangan maritim nasional menjadi lebih jelas, dan lebih siap menghadapi “guncangan”.

Tentu saja kita tidak ingin situasi di Laut Cina Selatan memburuk sehingga perpecah-belahan tersebut terjadi, sebab itu sangat mungkin menggoyahkan stabilitas aktivitas ekspor-impor komoditas perikanan kita yang adalah pondasi utama dari industri pangan maritim itu sendiri. Karena itulah kita harus aktif mengembalikan dan menjaga stabilitas di kawasan tersebut. Stabilitas di kawasan Laut Cina Selatan, baik dari aspek keamanan maupun ekonomi, telah menjadi kepentingan masyarakat dunia sehingga partisipasi negara-negara untuk memelihara dan menjamin keberlangsungannya sangat dibutuhkan. Oleh karenanya, kita mestilah bersiap-siap melakukan pendekatan *balance of power* di mana negara-negara yang terlibat konflik harus saling memperkuat diri untuk mengantisipasi terjadinya eskalasi ke arah perang terbuka. Sekali lagi, persoalan politik seperti ini perlu juga dibahas mendalam sebab dampaknya terhadap pengembangan industri pangan maritim nasional akan terasa.

#### **7.4 Konteks Budaya**

Persoalan lainnya yang juga menarik dan perlu dikaji adalah persoalan sosial-budaya. Ada setidaknya dua hal yang bisa dibahas di sini. *Pertama*, sejauh mana visi Poros Maritim Dunia sudah merasuk ke dalam sendi-sendi kehidupan masyarakat Indonesia? *Kedua*, sudahkah kebijakan-kebijakan terkait industri pangan maritim kita memperhatikan dengan baik kehidupan masyarakat tertentu yang memiliki identitas dan kepercayaan yang unik?

Pertanyaan pertama mengemukakan satu persoalan mendasar betapa sebuah bangsa yang mengklaim dirinya sebagai bangsa maritim justru berbenturan dengan kebudayaan mereka sendiri yang didominasi oleh kultur yang sifatnya agraris (*continent based culture*). Mengapa dengan sumber daya maritim yang begitu besar kita belum dapat memenuhi asupan protein generasi bangsa dari sumber protein yang ada di laut? Mengapa ada masyarakat yang tinggal di dekat laut tetapi kulturnya sama sekali jauh dari kultur maritim? Bagaimana mungkin, di negara yang lautnya membentang luas dan dilimpahi oleh garis pantai yang sangat panjang, pariwisata baharinya justru jauh tertinggal? Serentetan pertanyaan ini harus juga dicari jawabannya. Meskipun industri pangan maritim fokus pada persoalan ekonomi, kenyataannya faktor kultural seperti budaya mengonsumsi makanan laut oleh masyarakat juga sangat menentukan. Tingginya

minat masyarakat dalam mengonsumsi makanan laut tak pelak lagi adalah salah satu faktor penting dalam upaya mengembangkan industri pangan maritim nasional. Sebaliknya, rendahnya konsumsi makanan laut oleh masyarakat akan menyulitkan berkembangnya industri pangan maritim itu sendiri.

Untuk yang kedua, kita bisa mengaitkannya dengan industri pariwisata bahari. Seri buku *Tempo* berjudul *Kisah Berdesir dari Pesisir Laut* menghadirkan beberapa narasi tentang kawasan-kawasan tujuan pariwisata bahari yang masih belum begitu dikenal dunia internasional—bahkan warga kita sendiri—kendati kekayaan dan keindahan alamnya benar-benar bisa diadu. Kepulauan Sangihe, salah satu yang dibahas di buku tersebut, memiliki keunikan berupa bahasa samudra, bahwa para nelayan atau masyarakat di sana menggunakan bahasa ini ketika melaut untuk mencari dan menangkap ikan<sup>192</sup>.

Bahasa samudra ini tentulah menjadi salah satu daya tarik; dalam arti tertentu ia memperkuat pesona Kepulauan Sangihe yang telah dibekali dengan keindahan, kebersihan dan udara yang segar; ia juga seakan-akan bersinergi dengan keterbatasan alat transportasi dan teknologi di sana dalam upaya membangun kesan mistis dan purba. Namun itu berarti satu hal: industrialisasi yang sifatnya massif sangat tidak mungkin dibangun di sana. Apabila Kepulauan Sangihe dikenai industrialisasi maka efektivitas dan efisiensi akan menjadi perhatian utama, dan di saat yang sama keunikan-keunikan yang menjadi identitas kawasan tersebut akan terkesampingkan. Padahal keunikan tersebut merupakan potensi pariwisata yang cukup menarik untuk dikembangkan.

Oleh karena itu industri yang lebih tepat dikembangkan di lokasi-lokasi semacam ini adalah industri pariwisata bahari. Dengan catatan, industri pariwisatanya perlu diberi perlakuan khusus, dikelola dengan cara yang relatif berbeda dengan industri pariwisata bahari pada umumnya—yang tidak mengandalkan kemistisan atau kepurbaan. Kalaupun industrialisasi dikenakan pada lokasi-lokasi tersebut, harus juga memperhatikan faktor-faktor lingkungan dan juga kultural yang ada di dalam masyarakatnya. Identitas asli masyarakat setempat dan eksotisme keberadaan lokasi tersebut harus tetap dipertahankan.

---

<sup>192</sup> Tajudin, Qaris. (2017). "Bahasa Samudra" dalam *Seri Buku TEMPO: Kisah Berdesir dari Pesisir Laut*. h. 39-49.

## 7.5 Memperbaharui Data

Catatan selanjutnya di bagian penutup ini adalah fakta bahwa buku ini menyajikan data-data konkrit terkait industri pangan maritim Indonesia. Data-data statistik menjadi pokok yang dibicarakan di dalam buku ini. Kendati demikian, demi keberlanjutan, ada baiknya data-data seperti ini terus-menerus diperbaharui, sehingga kita dapat melihat kecenderungan-kecenderungan umum yang terjadi dalam konteks industri pangan maritim dunia. Pembaruan data dan informasi juga dibutuhkan agar para pengambil kebijakan dapat dengan tepat merumuskan langkah-langkah strategis yang dapat dibangun untuk menyelesaikan permasalahan yang muncul. Meskipun data bersifat fluktuatif, tetap saja ini masalah yang sangat penting. Banyak kebijakan yang tidak tepat dilahirkan akibat kurang atau salahnya data yang digunakan sebagai dasar argumen. Hal ini tentu harus dihindari.

Keputusan untuk mengedepankan data sebagai ujung tombak penjelasan buku ini menunjukkan bahwa di masa depan, kita tidak lagi bisa bermain-main dengan data, karena di tengah laju perkembangan teknologi informasi dan media sosial, setiap pihak bisa melakukan pendataan sendiri, bisa merilis datanya sendiri, bisa menggunakan datanya sendiri. Oleh karenanya pemerintah, dalam hal ini para pihak yang memiliki kaitan dengan industri pangan maritim, harus secara konsisten memperbaharui data-data tersebut. Sebagai sebuah catatan, para penulis serta peneliti di bidang industri pangan maritim juga harus melakukan pembaharuan data-data dari apa yang telah diuraikan di dalam buku ini.

Dengan pembaruan yang sifatnya kontinu, bertahun-tahun dari sekarang kita akan melihat apakah industri pangan maritim kita, juga industri maritim secara keseluruhan, sudah jauh lebih baik dari saat ini atau tidak, sudah lebih dekat ke realisasi visi Poros Maritim Dunia atau tidak. Semoga buku ini dapat memberikan kontribusi yang berarti terhadap pengembangan industri pangan maritim dalam beberapa tahun ke depan.





## DAFTAR PUSTAKA

### PUSTAKA JURNAL

- Alderton T dan Winchester N. 2002. *Globalisation and de-regulation in the maritime industry*. Seafarers International Research Centre, Cardiff University. *Marine Policy*, Vol. 26 , Hal. 35–43.
- Asmara A. 2012. *Penguatan Zona Ekonomi Eksklusif Dalam Pengelolaan Sumber Daya Maritim Indonesia di Wilayah Perbatasan*. Pappiptek-LIPI. *Jurnal Kebijakan Sosial Ekonomi Kelautan dan Perikanan* Vol. 2 No. 2.
- Atmadja W. 1992. *Rumput Laut Sebagai Obat*. Balai Penelitian dan Pengembangan Biologi Laut. Pusat Penelitian dan Pengembangan Oseanologi-LIPI. *Oseana*, Volume XVII, No. 1:1-8.
- Doloreux D. dan Melaçon, Y. 2008. *On the dynamics of innovation in Quebec's coastal maritime*. *Talfer School of Management, University of Ottawa. Technovation*, vol 28. Hal. 231-243.
- Donato D. et al. 2011. *Mangrove among the most carbon-rich forests in the tropics*. *Nature geoscience*.
- Dwiyitno. 2011. *Rumput Luat Sebagai Sumber Serat Paangan Potensial*. Peneliti Balai Riset Pengolahan Produk Biotelnologi Kelautan dan Perikanan. *Squalen* Vol. 6. No. 1.
- Hendri. 2010. *Peran Sektor Perikanan dalam Perekonomian dan Penyerapan Tenaga Kerja di Provinsi Sumatera Barat: Analisis Input-Output*.
- Herdiawan D. et al. 2015. *Dampak Potensi Industri Maritim Terhadap Sistem Ketahanan Pangan Nasional di Wilayah Kepulauan Terpencil*. Institut Pertanian Bogor. *Jurnal Segara* Vol. 11 No. 1.

- Ibrahim B. 2004. *Pendekatan Penerapan Produksi Benih pada Industri Pengolahan Hasil Perikanan*. Buletin Teknologi Hasil Perikanan.
- Kadi. 2004. *Potensi Rumput Laut Dibeberapa Perairan Pantai Indonesia*. Bidang Sumberdaya Laut. Pusat Penelitian Oseanografi-LIPI. Jakarta. Oseana, Volume XXIX, No. 4 :25-36.
- Khalid N. 2009. *Perancangan Aktiviti-Aktiviti Ekonomi Maritim di Malaysia : Ke Arah Penerapan Konsep Pembangunan Lestari*. Jurnal Ekonomi dan Manajemen Indonesia. Vol. 14.
- Kusumastanto T. 2013. *Pengembangan Ekonomi Maritim: Tantangan Perekonomian Indonesia*. Program Studi Pasca Sarjana *Port, Shipping and Logistics Management*. Institut Pertanian Bogor.
- Lasabuda R. 2013. *Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan Dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia*. Laboratorium Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu. FPIK UNSRAT.
- Luhur E. et al. 2014. *Analisis Konektivitas Kelautan dan Perikanan Antara Wilayah Pulau Utama di Indonesia*. Balai Besar Penelitian Sosial Kelautan dan Perikanan. Jakarta.
- Manik T. dan Sari I. 2014. *Analisis Pengaruh Industri Maritim Melalui Transfortasi Perhubungan Laut, Parawisata Bahari, Perikanan Tangkap Terhadap Pendapatan Asli Daerah dan Pertumbuhan Aset (Studi di Provinsi KEPRI melalui Pendekatan Analisis Jalur)*. Universitas Raja Ali Haji. Jurnal Ekonomi dan Manajemen Indonesia, Vol. 5 No. 2.
- Munaf D. dan Windari. 2015. *Pengembangan Sumber Daya Kelautan Dalam Industri Maritim Dunia*. Laboratorium Forensik Linguistik ITB. Jurnal Sositeknologi, Vol. 14, No. 2.
- Ng. K. Y Adolf, Ko C. Amita dan Ho Jarrod. 2009. *The motivations and added values of embarking on postgraduate professional education: Evidences*

*from the maritime industry*, Department of Logistics and Maritime Studies, The Hong Kong Polytechnic University, Hung Hom, Hong Kong, People's Republic of China Transport Policy, Vol. 16, Hal, 251-258.

Octavian A. dan Yulianto B. 2014. *Degradasi Kebudayaan Maritim : Sejarah, Identitas, dan Praktik Sosial Melaut di Banten*. Universitas Pertahanan Indonesia. Masyarakat Indonesia, Vol. 40(2).

Purwaningsih R. *et al.*, 2014. *Model Optimasi Perikanan Budidaya Laut*. Universitas Diponegoro. Semarang, J@TI Undip, Vol IX, No.3.

Prasetyo S. *et al.* 2014. *Evaluasi Sistem Logistik di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*. Universitas Brawijaya. Jurnal Rekayasa Sipil. Volume 8, No. 2.

Safina, C. 2009. *A Future for U.S. Fisheries*. Issues in Science and Technology 25, No. 4.

Tulak A. 2013. *Pengembangan Strategi Industri Pengolahan Ikan PT. Palu Jaya Utama Kecamatan Palu Utara Sulawesi Tengah*. Universitas Tadulako. Agrotekbis 1 (2) : 159-165.

Tsuchiya A. *et al.* 2014. *Mercury Exposure from Fish Consumption Within the Japanese and Korean Communities*. Journal of Toxicology and environmental Health. The University of Manchester Library.

Yang D., Chin A. and Chen S. 2014. *Impact of politics, economic events and port policies on the evolution of maritime traffic in Chinese ports*. China Waterborne Transport Research Institute, Beijing, China. Maritime Policy and Management, Vol. 41, No. 4, Hal. 346-366.

Zain J. *et al.* 2009. Hubungan Frekuensi Keberangkatan Kapal 3 GT Dengan Jumlah Logistik Melautnya di PPI Dmai Pada Musim Barat dan Musim Timur. Jurnal Perikanan dan Kelautan. Universitas Riau, Pekanbaru. Vol. 14, No. 2, Hal. 121-127.

**PUSTAKA TESIS/DISERTASI**

Herdiawan D. 2015. *Industri Maritim dan Peranannya Terhadap Distribusi Pangan di Wilayah Terpencil dalam Rangka Memperkokoh Ketahanan Pangan Nasional*. Disertasi. Sekolah Pascasarjana IPB. Bogor.

Salim M. 2010. *Dinamika Kebijakan Kelautan dan Perikanan Kabupaten Rembang Pada Masa Reformasi dan Otonomi Daerah 1998-2008*. Tesis. Universitas Diponegoro. Semarang.

**PUSTAKA SEMINAR DAN PROCEEDING**

Basuki M. dan Putra W. 2014. *Model Probabilistic Risk Assessment Pada Industri Galangan Kapal Sub Klaster Surabaya*. Prosiding Seminar Aplikasi Sains dan Teknologi. Yogyakarta.

Bengen D. 2001. *Pelatihan Pengelolaan Wilayah Pesisir Terpadu*. Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan. Prosiding. Bogor.

Jaya I. 2011. *Penginderaan Jauh Sumberdaya dan Dinamika Laut dengan Teknologi Akustik untuk Pembangunan Benua Maritim Indonesia*. Orasi Ilmiah Guru Besar IPB. Bogor.

Cahyadi A. et al., 2013. *Menyelamatkan Masa Depan Pulau-Pulau Kecil Indonesia*. Makalah dalam Serasehan Nasional. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.

Herdiawan, et al., 2015. *Dampak Potensi Industri Maritim Terhadap Sistem Ketahanan Pangan Nasional di Wilayah Kepulauan Terpencil*. Sekolah Pascasarjana IPB. Bogor.

Purnomo B. 2012. *Peranan Perikanan Tangkap Berkelanjutan untuk Menunjang Ketahanan Pangan di Indonesia*. Seminar Nasional Kedaulatan Pangan dan Energi. Universitas Trunojoyo Madura.

- Siregar Y. 2015. *Menggali Potensi Sumberdaya Laut Indonesia*. Workshop Forum Rektor Indonesia, Kampus Bina Widya Panam, Pekanbaru Riau.
- Sunaryo dan Syaravina L. 2015. *Analisa Rantai Pasok Pada Kawasan Industri Maritim Terhadap Produktivitas Industri Perkapalan*. Universitas Indonesia. Procceding Seminar Nasional Tahunan Teknik Mesin XIV (SNTTM XIV).
- Sundberg A. 2003. *Management aspects on Condition Based Maintenance the new opportunity for maritime industry. International Conference on Marine Engineering Systems at the Helsinki University of Technology (HUT) Ship Laboratory and on board MS SILJA SERENADE*.
- Wibowo D. 2010. *Dampak Krisis Global terhadap Pembangunan Kelautan dan Perikanan dalam Rangka Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Maritim*. Seminar Nasional Kelautan V.

## **PUSTAKA BUKU**

- Donato D. and Kauffman B. 2012. *Protocols for the measurement, monitoring and reporting of structure, biomass and carbon stocks in mangrove forests*. Department of Fisheries and Wildlife, Oregon State University and CIPOR.
- Graziano J. and Silva. 2014. *The State of World Fisheries and Aquaculture*. Food and Agriculture Organization of the United Nation.
- Herdiawan D. 2012. *Ketahanan Pangan dan Radikalisme*. Jakarta (ID)
- Herdiawan D. 2016. *Kedaulatan Pangan Maritim: Dinamika dan Problematika*. Lembaga Ketahanan Nasional. Jakarta.
- Kusuma T. 2012. *Pemberdayaan Sumber Daya Kelautan, Perikanan dan Perhubungan Laut Dalam Abad XXI*. Guru Besar ekonomi Kelautan-Institut Pertanian Bogor dan Direktur Pusat Kajian Sumberdaya Pesisir dan Lautan, Institut Pertanian Bogor (PKSPL-IPB), Kampus IPB Dramaga, Bogor.

- Paongan Y. et al. 2012. *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*. Jakarta: Yayasan Institut Maritim Indonesia.
- Philips M. et al. 2016. *Menjelajahi Masa Depan Perikanan Budidaya Indonesia*. WorldFish.
- Pregwati L. 2014. *Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2014*. Pusat Data Statistik dan Informasi. Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- Pusat Data Statistik dan Informasi. 2014. *Analisis Data Pokok Kelautan dan Perikanan*. Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- \_\_\_\_\_. 2014. *Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2014*. Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- \_\_\_\_\_. 2015. *Analisis Data Pokok Kelautan dan Perikanan*. Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- \_\_\_\_\_. 2015. *Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2015*. Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- \_\_\_\_\_. 2016. *Informasi Kelautan dan Perikanan (Bulan Januari 2016)*. Jakarta: Pusat Data, Statistik dan Informasi.
- RODMAP *Pengembangan Industri Pengolahan Hasil Laut. 2009*. Direktorat Jenderal Industri Agro dan Kimia Departemen Perindustrian. Jakarta.
- Rusono, N et al. 2013. *Studi Pendahuluan Rencana Pembangunan Jangka Menengah nasional (RPJMN) Bidang Pangan dan Pertanian 2015-2019*. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas.
- Sosilowati I. 2012. *Menuju Pengelolaan Sumberdaya Perikanan Berkelanjutan Yang Berbasis Pada Ekosistem : Studi Empeiris di Karimunjawa, Jawa Tengah*. Laporan Penelitian Hibah Kompetensi. Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. Jakarta.

Subdirektorat Statistik Lingkungan Hidup. 2017. *Statistik Sumber Daya Laut dan Pesisir*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.

Tim TEMPO. 2017. *Seri Buku TEMPO: Kisah Berdesir dari Pesisir Laut*. Jakarta: KPG.

Yanti S. 2014. *Strategi Pengelolaan Perikanan Berkelanjutan*. Kementerian PPN/ Bappenas Direktorat Kelautan dan Perikanan. Jakarta.

## **PUSTAKA REPORT**

*Agricultural Outlook 2015-2024. OECD-FAO.*

*Australia and Food Security in a Changing World. 2010. Report of the PMSEIC Expert Working Group.*

*Australian Government. 2013. Australian fisheries statistics 2012. Departement of Agriculture. Research by Australian Bureau of Agricultural and Resource Economics and Sciences.*

Failler Pierre. 2007. *Future Prospects for Fish and Fishery Products Fish Consumption in the European Union in 2015 and 2030*. Centre for the Economics Management of Aquatic Resources Portsmouth, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

FAO. 2015. *Statistical Pocketbook\_ World Food and Agriculture*. UN.

FAO. 2016. *The State of World Fisheries and Aquaculture*.

UN Glitnir Seafood Team. 2005. *South America Seafood Industry Report*.

Godfrey J. 2007. *Towards Sustainable Aquaculture in Europe*. Marine Conservation Society.

- Hongzhou Z. 2015. *Averting Asia's Fishing Crisis : China's Fishing Policies Need To Be Reformed*. Policy Report.
- Hongzhou Z. 2015. *China's Fishing Industry : Current Status, Government Policies, and Future Prospects*. A Paper for the China as a "Maritime Power" Conference.
- International Trade Administration. 2016. *Smart Gird Top Markets Report*. U.S. Departement of Commerce.
- Kawai M. dan Naknoi K. 2015. *ASEAN Economic Integration Through Trade and Foreign Direct Investment : Long-Term Challenges*. ADBI Working Paper Series. ADBInstitute.
- Kementrian Kelautan dan Perikanan. 2017. *Laporan Tahunan Kementrian Kelautan dan Perikanan Tahun 2016*. Jakarta: Kementrian Kelautan dan Perikanan.
- Le Luong Minh. 2014. *ASEAN Community in Figures Special Edition 2014 : A Closer Look at Trade Performance and Dependence, and Investment*. The ADEAN Secretariat Jakarta.
- Lohani B. 2015. *ASEAN Community 2015 : Managing Integration for job and shared prosperity*. International Labour Organization and Asian Development Asia. Thailand.
- Market Access Secretariat Global Analysis Report. 2015. The Fish and Seafood Trade*. Agriculture and Agri-Food Canada.
- Mathiesen A. 2014. *The Satate of World Fisheries and Aqualculture*. FAO Fisheries and Aquaculture Departement.
- \_\_\_\_\_. 2012. *The Satate of World Fisheries and Aqualculture*. FAO Fisheries and Aquaculture Departement.



*North America Seafood Market Report, 2014*. Islandsbanki Seafood Research  
Naoyuki Yoshino, 2014. *ASEAN 2030 Toward a Borderless Economic  
Community*. Asian Development Bank Institute. Japan.

SmartComp research Report No.3, 2013. *Maritime Sector Developments in the  
Global Markets*.

United Nations, 2015. *World Population Prospects, Key Findings and Advance  
Tables..*

### **PUSTAKA WORLD BANK**

Agriculture and Environmental Service Discussion Paper 03.

Kementrian Perindustrian RI. Jakarta.

Soerjono, 2016. *Laporan Kinerja Kementrian Perindustrian Tahun 2015*.

The World Bank, 2006. *Aquaculture : Changing the Face of the Waters  
Meeting the Promise and Challenge of Sustainable Aquaculture*. The  
International Bank for Reconstruction and Development.

\_\_\_\_\_. 2016. *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global  
Economy*.

\_\_\_\_\_. 2016. *LPI Global Rankings 2016*.

World Bank Group, 2015. *EU Regular Economic Report*. Europe and Central  
Asia Region.

World Bank Report. *FISH TO 2030 Prospects for Fisheries and Aquaculture*.

**PUSTAKA UU RI DAN PEPRES RI**

- Peraturan Presiden RI No, 26 Tahun 2012. Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.
- Peraturan Presiden RI No. 10 Tahun 2015. Kementrian Koordinator Bidang Kemaritiman.
- Peraturan Direktur Jenderal Perikanan Budidaya No. 113/PER-DJPB/2015. Tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perikanan Budidaya tahun 2015-2019.
- Republik Indonesia. 2004. Undang-Undang Tahun 2004 No. 31 Tentang Perikanan. Lembaran Negara Republik Indonesia. Sekretariat Negara, Jakarta.
- Undang-Undang RI No. 27 Tahun 2007. Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

**PUSTAKA WEB**

- ABC News. 2017. *Concern Illegaly Finned Sharkd on Darwin Beach Part of 'Larger Operation'*. <http://www.abc.net.au/news/2017-10-18/illegally-finned-shark-found-on-darwin-beach/9062832>. Diakses tanggal 28 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Concerns PNG Villagers May Be Poaching Vulnerable Dugongs in Australian Waters*. <http://www.abc.net.au/news/2017-12-23/concerns-png-villagers-may-be-poaching-dugongs-in-australia/9283248>. Diakses tanggal 28 Januari 2018.
- Aksi.id. 2018. *Belasan Perahu & Kapal Rusak Diterjang Ombak di Tuban, Sejumlah Nelayan Terluka*. <http://aksi.id/artikel/22470/Belasan-Perahu-Kapal-Rusak-Diterjang-Ombak-di-Tuban-Sejumlah-Nelayan-Terluka/>. Diakses tanggal 23 Januari 2018.

- Antara News. 2017. *Indonesia-Nauru Sepakat Tingkatkan Kerja Sama Maritim*. <https://www.antaranews.com/berita/669810/indonesia-nauru-sepakat-tingkatkan-kerja-sama-maritim>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2016. *TNI AL Gandeng Perguruan Tinggi Kembangkan Penelitian Kemaritiman*. <https://www.antaranews.com/berita/542436/tni-al-gandeng-perguruan-tinggi-kembangkan-penelitian-kemaritiman>. Diakses pada 30 Januari 2018.
- Australian Fisheries Management Authority. 2017. *Illegal Foreign Fishing Vessels Destroyed in Darwin*. <http://www.afma.gov.au/illegal-foreign-fishing-vessels-destroyed-darwin/>. Diakses tanggal 28 Januari 2018.
- Basri F. 2015. *Lingkungan Bisnis Global*. <https://faisalbasri01.wordpress.com/page/24/>. Diakses tanggal 6 Mei 2016.
- Batampos.co.id. 2018. *Vokasi Industri Mudahkan Siswa Dapat Kerja*. <https://batampos.co.id/2018/01/28/vokasi-industri-mudahkan-siswa-dapat-kerja/>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.
- BBC. 2017. *Sea Shepherd Intercepts 'Shark Boats' in East Timor*. <http://www.bbc.com/news/world-australia-41275695>. Diakses tanggal 27 Januari 2018.
- BBC Indonesia. 2017. *Bagaimana Plastik Membunuh Berbagai Ikan, Hewan-Hewan Laut, Juga Burung*. <http://www.bbc.com/indonesia/majalah-42061728>. Diakses tanggal 31 Januari 2018.
- Beritagar.id. 2016. *10 Destinasi Wisata Prioritas Jokowi*. <https://beritagar.id/artikel/piknik/10-destinasi-wisata-prioritas-jokowi>. Diakses tanggal 6 Januari 2017.
- Beritasatu.com. 2016. *Lima Menteri Teken MoU Pengembangan Pendidikan Vokasi*. <http://www.beritasatu.com/ekonomi/401987-lima-menteri-teken-mou-pengembangan-pendidikan-vokasi.html>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.

- \_\_\_\_\_. 2017. *Susi Upayakan Ekspor Ikan ke Jepang Bebas Bea Masuk*. <http://id.beritasatu.com/home/susi-upayakan-ekspor-ikan-ke-jepang-bebas-bea-masuk/164768>. Diakses tanggal 15 Januari 2018.
- Bisnis.com. 2017. *Rumput Laut Komoditas Andalan Ekonomi Biru*. <http://industri.bisnis.com/read/20170918/99/690895/rumput-laut-komoditas-andalan-ekonomi-biru>. Diakses tanggal 20 Januari 2018.
- Bussiness Research and Insights. 2015. *Australia-China Trade Report – Agribusiness focus*. <http://business.nab.com.au/australia-china-trade-report-agribusiness-10503>. Diakses tanggal 9 Mei 2016.
- CNN. 2017. *Inside Noryangjin, Seoul's Largest Indoor Seafood Market*. <http://edition.cnn.com/travel/article/seoul-noryangjin-fish-market/index.html>. Diakses tanggal 12 Januari 2017.
- \_\_\_\_\_. 2017. *South Korean Coast Guard Fires 250 Rounds at Chinese Fishing Ships*. <https://edition.cnn.com/2017/12/20/asia/south-korea-china-intl/index.html>. Diakses tanggal 27 Januari 2018.
- CNN Indonesia. 2015. *Amerika Bebaskan Bea Masuk Produk Ikan Indonesia*. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150730194614-92-69193/amerika-bebaskan-bea-masuk-produk-ikan-indonesia>. Diakses tanggal 15 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2015. *Ekspansi ke Pengolahan Ikan, Pelindo III Siapkan Rp1 Triliun*. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20151210121222-92-97257/ekspansi-ke-pengolahan-ikan-pelindo-iii-siapkan-rp-1-triliun>. Diakses tanggal 23 Januari 2016.
- \_\_\_\_\_. 2016. *Tsukiji, Pasar Ikan Terbesar di Dunia*. <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20160818130906-262-152192/tsukiji-pasar-ikan-terbesar-di-dunia>. Diakses tanggal 12 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Ancaman Sampah Plastik yang 'Menggantung' di Laut Indonesia*. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20170224090306>

-20-195843/ancaman-sampah-plastik-yang-menggunung-di-laut-indonesia. Diakses tanggal 31 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Makanan Indonesia Disajikan di Trem Wisata Rotterdam*. <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20170524145318-262-217012/makanan-indonesia-disajikan-di-trem-wisata-rotterdam>. Diakses tanggal 12 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Menakar Kondisi Terkini Terumbu Karang di Indonesia*. <https://student.cnnindonesia.com/edukasi/20170608111859-445-220267/menakar-kondisi-terkini-terumbu-karang-di-indonesia/>. Diakses tanggal 24 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Perkembangan Program Tol Laut*. <https://www.cnnindonesia.com/tv/20171020132958-405-249730/perkembangan-program-tol-laut>. Diakses tanggal 6 Januari 2017

\_\_\_\_\_. 2017. *Tiga Kunci Populerkan Wisata Kuliner Indonesia ke Dunia*. <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20170520004113-262-216059/tiga-kunci-populerkan-wisata-kuliner-indonesia-ke-dunia/>. Diakses pada 12 Januari 2018.

Cocon. 2017. *Nilai Strategis Perikanan Budidaya dalam Menopang Ketahanan Pangan*. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/07/24/161733226/nilai-strategis-perikanan-budidaya-dalam-menopang-ketahanan-pangan>. Diakses tanggal 20 Januari 2018.

Dahwilani D. 2016. *Strategi Maritim Indonesia*. <http://hallo-indonesia.blogspot.co.id/2012/09/stategi-maritim-indonesia.html>. Diakses tanggal 17 April 2016.

Darmouth. 2016. *Darmouth Team Makes Breakthrough Toward Fish-Free Aquaculture Feed*. <http://www.dartmouth.edu/press-releases/breakthrough-dish-free-aquaculture-feed.html>. Diakses tanggal 26 Januari 2018.

- Detik.com. 2016. *Vietnam Bidik Investasi di Industri Pengolahan Ikan RI*. <https://finance.detik.com/industri/d-3317944/vietnam-bidik-investasi-di-industri-pengolahan-ikan-ri>. Diakses tanggal 20 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Indonesia-India Ingin Tingkatkan Kerja Sama Pertahanan dan Maritim*. <https://news.detik.com/berita/d-3400341/indonesia-india-ingin-tingkatkan-kerja-sama-pertahanan-dan-maritim>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Konsumsi Ikan Orang RI Rendah, di Bawah Malaysia dan Singapura*. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3500480/konsumsi-ikan-orang-ri-rendah-di-bawah-malaysia-dan-singapura>. Diakses pada 12 Januari 2017.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Menteri LHK: 52% Kondisi Mangrove di Indonesia Kurang Baik*. <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-3481524/menteri-lhk-52-kondisi-mangrove-di-indonesia-kurang-baik>. Diakses tanggal 24 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Susi Ajak Pengusaha Tingkatkan Perdagangan Seafood ke Ceko*. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/3421719/susi-ajak-pengusaha-tingkatkan-perdagangan-seafood-ke-ceko>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2018. *10 Kapal Nelayan Tegal Tenggelam, 1 Nelayan Hilang*. <https://news.detik.com/msite/berita-jawa-tengah/d-3810460/10-kapal-nelayan-tegal-tenggelam-1-nelayan-hilang>. Diakses tanggal 23 Januari 2018.
- Dong J. dan Collins P. (2017). *What are the Opportunities for China-Australia Cooperation in Building the Belt and Road?* <http://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/belt-and-road-cooperation/>. Diakses tanggal 28 Januari 2018.
- European Commission. 2017. *Strategy to Scale-Up Fish Industry's Competitiveness*. [http://ec.europa.eu/research/infocentre/article\\_en.cfm?artid=44898](http://ec.europa.eu/research/infocentre/article_en.cfm?artid=44898). Diakses tanggal 26 Januari 2018.

- Fakta.news. 2017. *Pasar Ikan Terbesar di Indonesia Akan Hadir di Kota Pempek*. [https://fakta.news/berita/\\_\\_\\_trashed-24](https://fakta.news/berita/___trashed-24). Diakses pada 12 Januari 2018.
- FAO. 2008. *Fishery and Aquaculture Country Profiles: Japan*. <http://www.fao.org/fishery/facp/JPN/en>. Diakses tanggal 15 Januari 2018.
- Hongpo Shen. 2015. *A Turning of Japan's Heavy Dependence on Chinese Rare Earths*. <http://investorintel.com/technology-metals-intel/a-turning-of-japans-heavy-dependence-on-chinese-rare-earths/>. Diakses tanggal 10 Mei 2016.
- Indonews.id. 2017. *Rizal Ramli Optimistis Kerja Sama Indonesia-Belanda Wujudkan Poros Maritim Dunia*. <http://indonews.id/artikel/9898/Rizal-Ramli-Optimistis-Kerja-Sama-Indonesia-Belanda-Wujudkan-Poros-Maritim-Dunia/>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.
- Internet World Stats. 2017. *The World Population dan the Top Ten Countries with the Highest Population*. <http://www.internetworldstats.com/stats8.htm>. Diakses tanggal 9 Januari 2017.
- Investor Daily Indonesia. 2015. *Perubahan Paradigma Sebabkan Masyarakat Jauhi Laut*. <http://id.beritasatu.com/home/perubahan-paradigma-sebabkan-masyarakat-jauhi-laut/111775>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.
- Jawapos.com. 2016. *Ikan-Ikan Indonesia Ditingkatkan Ekspor ke Uni Eropa*. <https://www.jawapos.com/read/2016/01/20/16119/ikan-ikan-indonesia-ditingkatkan-ekspor-ke-uni-eropa>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.
- Jatengpos.com. 2018. *Sentra Ikan Asap Bandarharjo Didukung Perbaikan Jl. Lodan*. <http://www.jatengpos.com/2018/01/wisata-semarang-sentra-ikan-asap-bandarharjo-didukung-perbaikan-jl-lodan-884779>. Diakses tanggal 26 Januari 2018.

- Kabar Hutan. 2015. *Mangrove Indonesia: Berkas Fakta: Kekayaan Nasional dalam Ancaman*. <https://forestsnews.cifor.org/31191/mangrove-indonesia-berkas-fakta-kekayaan-nasional-dalam-ancaman?fnl=id>. Diakses tanggal 24 Januari 2018.
- Katadata.co.id. 2016. *Nilai Ekspor Hasil Perikanan Indonesia ke Korea*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2016/08/15/nilai-ekspor-hasil-perikanan-indonesia-ke-korea-selatan-2009-2013>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Kembangkan Pendidikan Vokasi, Kemenperin Gandeng Startup Ruangguru*. <https://katadata.co.id/berita/2017/12/28/kembangkan-pendidikan-vokasi-kementerian-gandeng-startup-ruangguru>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Menteri Susi Ingin Wisata Bahari Indonesia Seperti Maldives*. <https://katadata.co.id/berita/2017/02/07/menteri-susi-ingin-wisata-bahari-indonesia-seperti-maldives>. Diakses tanggal 6 Januari 2017.
- Kedutaan Besar dan Konsulat AS di Indonesia. 2015. *Kerja sama AS-Indonesia di Bidang Maritim*. <https://id.usembassy.gov/id/kerjasama-as-indonesia-di-bidang-maritim/>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.
- Kementrian Perindustrian. <http://www.kemenperin.go.id/statistik/kelompok.php?n=111&ekspor>. Diakses tanggal 9 Mei. Jakarta.
- KKP News. 2017. *Bertemu Menlu Jepang, Menteri Susi Perkuat Kerja Sama Maritim Kedua Negara*. <http://news.kkp.go.id/index.php/bertemu-menlu-jepang-menteri-susi-perkuat-kerja-sama-maritim-kedua-negara/>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *KKP Beri Pelatihan Nelayan dengan Konsep Training of Trainers*. <http://news.kkp.go.id/index.php/kkp-beri-pelatihan-nelayan-dengan-konsep-training-of-trainers/>. Diakses tanggal 31 Januari 2018.



\_\_\_\_\_. 2017. *KKP Sasar Rumput Laut sebagai Komoditas Unggulan Budidaya*. <http://news.kkp.go.id/index.php/kkp-sasar-rumput-laut-sebagai-komoditas-unggulan-budidaya/>. Diakses tanggal 20 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *KKP Siapkan Program Pembangunan Perikanan Budidaya 2018*. <http://news.kkp.go.id/index.php/kkp-siapkan-program-pembangunan-perikanan-budidaya-2018/>. Diakses tanggal 20 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *SENA 2017: Indonesia Perkuat Ekspor Produk Perikanan ke AS*. <http://news.kkp.go.id/index.php/sena-2017-indonesia-perkuat-ekspor-produk-perikanan-ke-as/>. Diakses tanggal 15 Januari 2018.

Kompas.com. 2014. *Susi Pasang Target Ekspor Kelautan ke Korea Lebih dari 900 Miliar*. <http://ekonomi.kompas.com/read/2014/11/13/170227126/Susi.Pasang.Target.Ekspor.Kelautan.ke.Korea.Lebih.dari.Rp.900.Miliar>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2016. *Di Pati, Ada Pabrik Pengolahan Ikan Berkapasitas 25.000 Ton*. <http://regional.kompas.com/read/2016/08/10/13435821/di.pati.ada.pabrik.pengolahan.ikan.berkapasitas.25.000.ton>. Diakses tanggal 26 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2016. *Jokowi: Poros Maritim Masa Depan Indonesia*. <http://nasional.kompas.com/read/2016/04/12/09453131/Jokowi.Poros.Maritim.Masa.Depan.Indonesia>. Diakses tanggal 4 Januari 2017.

\_\_\_\_\_. 2017. *Genjot Konsumsi Ikan, Susi Pudjiastuti Dekati Pondok Pesantren*. <http://nasional.kompas.com/read/2017/08/15/16542671/genjot-konsumsi-ikan-susi-pudjiastuti-dekati-pondok-pesantren>. Diakses tanggal 12 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Laut Dunia Darurat Sampah Plastik, Indonesia Turut Menyumbang*. <http://sains.kompas.com/read/2017/12/05/170700623/laut-dunia-darurat-sampah-plastik-indonesia-turut-menyumbang>. Diakses tanggal 31 Januari 2018.

- \_\_\_\_\_. 2017. *Melihat Perdagangan Ikan Indonesia di Era MEA*. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/11/27/071600026/melihat-perdagangan-ikan-indonesia-di-era-mea?page=all>. Diakses tanggal 13 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Perluas Ekspor, Jokowi Minta Kemendag Lakukan Intelijen Pasar*. <http://nasional.kompas.com/read/2017/10/11/18321161/perluas-ekspor-jokowi-minta-kemendag-lakukan-intelijen-pasar>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Produksi Tangkapan Laut Melonjak Drastis*. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/08/21/165224326/produksi-tangkapan-laut-melonjak-drastis>. Diakses tanggal 12 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Timbunan Plastik 1,4 Kali Indonesia Ditemukan di Lautan Pasifik*. <http://sains.kompas.com/read/2017/07/27/200700123/timbunan-plastik-1-4-kali-indonesia-ditemukan-di-lautan-pasifik>. Diakses tanggal 31 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *3 Tahun Jokowi-JK, Tol Laut Ada di 13 Trayek*. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/10/17/164504226/3-tahun-jokowi-jk-tol-laut-ada-di-13-trayek>. Diakses tanggal 6 Januari 2017.
- \_\_\_\_\_. 2018. *KKP Bentuk Satgas untuk Kawal Pengalihan Cantrang*. <http://ekonomi.kompas.com/read/2018/01/18/114000126/kkp-bentuk-satgas-untuk-kawal-proses-pengalihan-cantrang>. Diakses tanggal 20 Januari 2018.
- Kumparan. 2017. *Punya Garis Pantai Terpanjang Kedua Dunia, Tapi Indonesia Impor Garam?* <https://kumparan.com/@kumparannews/punya-garis-pantai-terpanjang-kedua-dunia-tapi-indonesia-impor-garam>. Diakses pada 21 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2018. *Laksma TNI R. Eko Rahardjo, ST, M.Tr (Han): Bakamla Menjaga Laut Sebagai Masa Depan Bangsa*. <https://kumparan.com/>

kamaruddin-azis/laksma-tni-r-eko-rahardjo-st-m-tr-han-bakamla-menjaga-laut-sebagai-masa-depan-bangsa. Diakses tanggal 30 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2018. *Tak Harus Impor, Petambak Klaim Bisa Produksi Garam Industri*. <https://kumparan.com/@kumparanbisnis/tak-harus-impor-petambak-klaim-bisa-produksi-garam-industri>. Diakses tanggal 21 Januari 2018.

Lebreton L.C.M. et al. 2017. *River Plastic Emissions to the World's Oceans*. Diakses tanggal 31 Januari 2018. <https://www.nature.com/articles/ncomms15611>.

Liputan6.com. 2017. *Ekspor Ikan RI ke Eropa Ditolak 7 Kali Sepanjang 2016*. <http://bisnis.liputan6.com/read/2824430/ekspor-ikan-ri-ke-eropa-ditolak-7-kali-sepanjang-2016>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *PLN Siap Listriki Pabrik Pengolahan Ikan Terbesar Se-ASEAN*. <http://bisnis.liputan6.com/read/3133507/pln-siap-listriki-pabrik-pengolahan-ikan-terbesar-se-asean>. Diakses tanggal 23 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2018. *Kemenperin Ingin Industri Pengolahan Ikan Naik di Atas 10 Persen*. <http://bisnis.liputan6.com/read/3232002/kemenperin-ingin-industri-pengolahan-ikan-naik-di-atas-10-persen>. Diakses tanggal 20 Januari 2018.

Media Indonesia. 2017. *Taiwan Ingin Tingkatkan Kerja Sama Maritim di Indonesia*. <http://www.mediaindonesia.com/news/read/119938/taiwan-ingin-tingkatkan-kerja-sama-maritim-di-indonesia/2017-08-29>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.

Maritim. 2017. *Indonesia-Maroko Siap Bangun Kerja Sama Bilateral di Berbagai Sektor*. <https://maritim.go.id/indonesia-maroko-siap-bangun-kerja-sama-bilateral-di-berbagai-sektor/>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.

- Maritimnews. 2017. *Selamat Datang Terusan Kra, Selamat Tinggal Selat Malaka*. [www.maritimnews.com/selamat-datang-terusan-kra-selamat-tinggal-selat-malaka/](http://www.maritimnews.com/selamat-datang-terusan-kra-selamat-tinggal-selat-malaka/). Diakses tanggal 27 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2018. *Illegal Fishing Eradication Boosts Fishery Export*. <https://nusantamaritimnews.id/?p=30405>. Diakses tanggal 24 Januari 2018.
- Marta M.F. (2017). *Usaha Garam Rakyat dan Persoalan yang Membelitnya*. <http://sains.kompas.com/read/2017/08/14/091036926/usaha-garam-rakyat-dan-persoalan-yang-membelitnya>. Diakses tanggal 21 Januari 2018.
- Merdeka.com. 2014. *Ekspor Ikan Indonesia ke Kanada Tembus 38 Juta Dolar AS*. <https://www.merdeka.com/uang/ekspor-ikan-indonesia-ke-kanada-tembus-usd-38-juta.html>. Diakses tanggal 18 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Oktober 2017, Catat Neraca Perdagangan Perikanan RI Surplus 1,7 Persen*. <https://www.merdeka.com/uang/oktober-2017-catat-neraca-perdagangan-perikanan-ri-surplus-17-persen.html>. Diakses tanggal 28 Januari 2018.
- MNOL. 2018. *Libatkan FAO, Ditjen Perikanan Budidaya Dorong Pakan Mandiri Nasional*. <http://maritimnews.com/libatkan-fao-ditjen-perikanan-budidaya-dorong-pakan-mandiri-nasional/>. Diakses tanggal 20 Januari 2018.
- National Geographic Indonesia. 2015. *Mengintip Industri Kapal Karangsong*. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2015/12/mengintip-industri-kapal-karangsong/1>. Diakses tanggal 23 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Bagaimana Indonesia Bisa Melawan Pencemaran Plastik?* <http://nationalgeographic.co.id/berita/2017/10/bagaimana-indonesia-bisa-melawan-pencemaran-plastik>. Diakses tanggal 31 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2017. *Indonesia Siapkan Dana Rp134 Triliun untuk Bersihkan Sampah Plastik di Laut*. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2017/10/>

indonesia-siapkan-dana-rp13-4-triliun-untuk-bersihkan-sampah-plastik-di-laut. Diakses tanggal 31 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *"Kepulauan Sampah" di Amerika Tengah Tunjukkan Masalah Pencemaran Laut*. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2017/11/kepulauan-sampah-di-amerika-tengah-tunjukkan-masalah-pencemaran-laut>. Diakses tanggal 31 Januari 2018.

Ndiaye P.G. 2013. *Fishing and Fish Products in West Africa: The Untapped Potential For A Regional Market*. <https://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/fishing-and-fish-products-in-west-africa-the-untapped-potential-for>. Diakses tanggal 28 Januari 2018.

Okezone.com. 2014. *Menteri Susi: Ekspor Ikan ke Korsel Tembus USD80 Juta*. <https://economy.okezone.com/read/2014/11/13/320/1065052/menteri-susi-ekspor-ikan-ke-korsel-tembus-usd80-juta>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2018. *Presiden Jokowi Sebut Kerja Sama Maritim Bangun Kawasan Indo-Pasifik*. <https://economy.okezone.com/read/2018/01/25/320/1850396/presiden-jokowi-sebut-kerjasama-maritim-bangun-kawasan-indo-pasifik>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.

Pontianakpost.co.id. 2016. *Bangga Masuk NASA, Ingin Ubah Paradigma Laut*. <http://www.pontianakpost.co.id/bangga-masuk-nasa-ingin-ubah-paradigma-laut>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.

Port Technology. 2017. *Indonesia Projected for Major Port Growth*. [https://www.porttechnology.org/news/indonesia\\_projected\\_for\\_major\\_port\\_growth](https://www.porttechnology.org/news/indonesia_projected_for_major_port_growth). Diakses tanggal 23 Januari 2018.

Pratomo N. 2017. *Menuju Industri Garam Rakyat yang Modern*. <http://validnews.co/MENUJU-INDUSTRI-GARAM-RAKYAT-YANG-MODERN-V0000303>. Diakses tanggal 21 Januari 2018.

- Republika.co.id. 2017. *Surabaya dan Liverpool Kerja Sama Lima Bidang*. <http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/daerah/17/11/27/p02rd0284-surabaya-dan-liverpool-kerja-sama-lima-bidang>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.
- \_\_\_\_\_. 2018. *KKP Klaim Ekspor Perikanan Indonesia Mampu Lampau Cina*. <http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/makro/18/01/11/p2dv79382-kkp-klaim-ekspor-perikanan-indonesia-mampu-lampau-cina>. Diakses tanggal 15 Januari 2018.
- Reuters. 2017. *Ecuador Jails Chinese Fishermen Found with 6.000 Sharks*. <https://www.reuters.com/article/us-ecuador-environment-galapagos/ecuador-jails-chinese-fishermen-found-with-6000-sharks-idUSKCN1B81TS>. Diakses tanggal 27 Januari 2018.
- Seager C. 2014. *Fisheries in Africa are Losing Billions Due to Illegal Practices*. <https://www.theguardian.com/global-development-professionals-network/2014/may/08/africa-progress-report-2014>. Diakses tanggal 28 Januari 2018.
- Sindonews.com. 2017. *Mengunjungi Sentra Pengasapan Ikan Wonosari yang Menjadi Percontohan Nasional*. <https://daerah.sindonews.com/read/1220190/22/mengunjungi-sentra-pengasapan-ikan-wonosari-yang-menjadi-percontohan-nasional-1499873088>. Diakses tanggal 23 Januari 2018.
- Situs Kepresidenan. 2015. *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. <http://www.presidentri.go.id/berita-aktual/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>. Diakses tanggal 5 Januari 2017.
- Suhana. 2017. *Melihat Perdagangan Ikan Indonesia di Era MEA*. <http://ekonomi.kompas.com/read/2017/11/27/071600026/melihat-perdagangan-ikan-indonesia-di-era-mea?page=all>. Diakses tanggal 13 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Membidik Pasar Ikan Timur Tengah*. <http://suhana.web.id/2017/11/25/membidik-pasar-ikan-timur-tengah/>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Neraca Perdagangan Ikan 10 Negara Utama di Dunia 2016: Indonesia No. 6*. <http://suhana.web.id/2017/10/29/neraca-perdagangan-ikan-10-negara-utama-di-dunia-2016/>. Diakses tanggal 14 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Peluang Perdagangan Ikan Indonesia-Ceko*. <http://suhana.web.id/2017/02/15/peluang-perdagangan-ikan-indonesia-ceko/>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Peta Perdagangan Cakalang Olahan Indonesia Berubah*. <http://suhana.web.id/2017/01/21/peta-perdagangan-cakalang-olahan-indonesia-berubah/>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.

Sukma R. 2014. *Gagasan Poros Maritim*. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim>. Diakses tanggal 4 Januari 2017.

Tempo.co. 2016. *10 Jenis Ikan yang Paling Banyak Diimpor Indonesia*. <https://bisnis.tempo.co/read/777714/10-jenis-ikan-yang-paling-banyak-diimpor-indonesia>. Diakses tanggal 28 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Menteri Susi Jajaki Ekspor Ikan Patin ke Amerika*. <https://bisnis.tempo.co/read/847179/menteri-susi-jajaki-ekspor-ikan-patin-ke-amerika>. Diakses tanggal 15 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Urus Izin Perikanan Budidaya Kini Bisa Online*. <https://bisnis.tempo.co/read/1027718/urus-izin-perikanan-budidaya-kini-bisa-online>. Diakses tanggal 20 Januari 2018.

The Conversation. 2018. *How Blockchain is Strengthening Tuna Traceability to Combat Illegal Fishing*. <http://theconversation.com/how-blockchain-is>

strengthening-tuna-traceability-to-combat-illegal-fishing-89965. Diakses tanggal 28 Januari 2018.

The Fish Site. 2017. *Brackish Potential for a Shrimp Farming Surge in India*. <https://thefishsite.com/articles/untapped-brackish-water-sites-may-provoke-a-shrimp-farming-surge-in-india>. Diakses tanggal 27 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *EU Trains Officials in Good Aquaculture Practices*. <https://thefishsite.com/articles/eu-trains-officials-in-good-aquaculture-practices>. Diakses tanggal 27 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Shrimp in India: Prospect for Growth*. <https://thefishsite.com/articles/market-trends-and-analysis-with-grojan-nikolik-rabobank-1>. Diakses tanggal 27 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *UK Consumers Blamed for Tropical Turtle Demise*. <https://thefishsite.com/articles/uk-consumers-blamed-for-tropical-turtle-demise>. Diakses tanggal 26 Januari 2018.

The Japan Times. 2017. *China is Waging A Global Fisheries War*. <https://www.japantimes.co.jp/opinion/2017/10/30/commentary/world-commentary/china-waging-global-fisheries-war/#.Wm7jLbMxXQU>. Diakses tanggal 27 Januari 2018.

The Japan Times. 2017. *Japan Agrees to Help Develop Indonesia's Outer Islands, Promote Fisheries*. <https://www.japantimes.co.jp/news/2017/09/07/national/japan-agrees-help-develop-indonesias-outer-islands-promote-fisheries/#.WlzL9DQxXQU>. Diakses tanggal 15 Januari 2018.

The New York Times. 2017. *China Wants Fish, So Africa Goes Hungry*. <https://www.nytimes.com/2017/05/03/opinion/china-wants-fish-so-africa-goes-hungry.html>. Diakses tanggal 27 Januari 2018.

The Telegraph. 2018. *Human Trafficking and Violence Still Rife in Thai Fishing Industry*. <http://www.telegraph.co.uk/news/2018/01/23/human->



traffickingand-violence-rife-thai-fishing-industry-uks/. Diakses tanggal 2017 Januari 2018.

The Voice of Vietnam. 2017. *Vietnam, China Secure 19 Cooperation Deals*. <http://english.vov.vn/politics/vietnam-china-secure-19-cooperation-deals-362384.vov>. Diakses tanggal 27 Januari 2018.

Tirto.id. 2017. *Indonesia dan Jerman Sepakati Kerja Sama di Bidang Maritim*. <https://tirto.id/indonesia-dan-jerman-sepakati-kerja-sama-di-bidang-maritim-cpMz>. Diakses tanggal 30 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Jokowi Minta Kemendag Garap Pasar Ekspor Baru*. <https://tirto.id/jokowi-minta-kemendag-garap-pasar-ekspor-baru-cjrM>. Diakses tanggal 16 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Terancamnya Keindahan Terumbu Karang Indonesia*. <https://tirto.id/terancamnya-keindahan-terumbu-karang-indonesia-cucN>. Diakses tanggal 24 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2018. *Polemik Cantrang dan Angka Perikanan Tangkap Indonesia*. <https://tirto.id/polemik-cantrang-dan-angka-perikanan-tangkap-indonesia-cDI6>. Diakses tanggal 20 Januari 2018.

Transformasi.org. 2015. *Indonesia Urutan Ke-7 Eksportir Perikanan ke Tiongkok*. <http://www.transformasi.org/id/pusat-kajian/berita/kelautan-perikanan/1159-indonesia-urutan-ke-7-eksportir-perikanan-ke-tiongkok>. Diakses tanggal 15 Januari 2018.

\_\_\_\_\_. 2017. *Perikanan Tangkap: Pemerintah Siapkan Pelatihan Nelayan*. <http://www.transformasi.org/id/pusat-kajian/berita/kelautan-perikanan/2430-perikanan-tangkap-pemerintah-siapkan-pelatihan-nelayan>. Diakses tanggal 31 Januari 2018.

United Nations. 2015. *Our Growing Population*. <http://www.un.org/en/sections/issues-depth/population/>. Diakses tanggal 9 Januari 2017.

- Vark C.V. 2013. *Could Aquaculture Solve Africa's Fishing Crisis?* <https://www.theguardian.com/global-development-professionals-network/2013/jun/05/aquaculture-africa-fishing-crisis-marine>. Diakses tanggal 28 Januari 2018.
- Validnews.co. 2017. *Melongok Industri Garam di Negeri Jauh*. <http://validnews.co/Melongok-Industri-Garam-di-Negeri-Jauh-V0000398>. Diakses tanggal 21 Januari 2018.
- Vietnam Association of Seafood Exporters and Producers. 2018. *Vietnam Pangasius Sales to Brazil Jumped*. [http://seafood.vasep.com.vn/seafood/59\\_12419/vietnam-pangasius-sales-to-brazil-jumped.htm](http://seafood.vasep.com.vn/seafood/59_12419/vietnam-pangasius-sales-to-brazil-jumped.htm). Diakses tanggal 27 Januari 2018.
- Viet Nam News. 2017. *Viet Nam, Australia Sign MoU to Combat Illegal Fishing*. <http://vietnamnews.vn/economy/392672/viet-nam-australia-sign-mou-to-combat-illegal-fishing.html#AcmlDcCOFJDI46KZ.97>. Diakses tanggal 27 Januari 2018.
- VOA. 2017. *Chinese Overfishing Threatens West African Economies*. <https://www.voanews.com/a/chinese-overfishing-threatens-west-african-economies/3947764.html>. Diakses pada 27 Januari 2018.
- VOA Indonesia. 2017. *Menteri KKP: AS Bisa Bantu Indonesia Berantas IUU Fishing*. <https://www.voaindonesia.com/a/susi-as-bisa-bantu-indonesia-berantas-iuu-fishing-/3850379.html>. Diakses tanggal 24 Januari 2018.
- World Shipping Council. 2018. *Top 50 World Container Ports*. <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>. Diakses pada 6 Januari 2017.
- Wright T. dan Waddell S. 2016. *Bagaimana Indonesia Bisa Melawan Pencemaran Plastik?* <https://theconversation.com/bagaimana-indonesia-bisa-melawan-pencemaran-plastik-81558>. Diakses tanggal 31 Januari 2018.

## DAFTAR INDEKS

### A

- Afrika, 27, 60, 134-135, 139-141, 158, 164  
Agustinda, Fitrianti, 37  
Akbar, Ali, 2  
AkuBisa (Aplikasi Kegiatan Usaha Bisnis Akuakultur), 74  
Allison, Eric, 124  
Amerika, 2, 27-28, 33, 37, 44-48, 50-51, 78, 84, 109, 113, 118-119, 134, 142-144, 148, 150, 152-153, 157-158, 165, 170, 174-175  
    Serikat (AS), 2, 28, 33, 44-48, 50-51, 78, 84, 109, 113, 119, 134, 142-144, 148, 150, 152-153, 165, 170, 174-175  
AMPS (*Alliance for Marine Plastic Solutions*), 121  
APMM (Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia), 175  
Aprindo (Asosiasi Pengusaha Ritel Indonesia), 121  
ASEAN, 8, 38-40, 42-43, 46, 48, 53, 94, 103, 127, 129-130, 133-135, 150, 154, 159, 169, 175, 177, 186  
    keterbukaan ekonomi —, 94  
Asia 2, 5, 8, 13, 22, 27-29, 38, 41-43, 53, 107, 122, 127-128, 130-131, 137, 139-140, 155-159, 177  
    Tenggara, 2, 13, 22, 28-29, 38, 41-42, 107, 127, 130, 139, 156-158  
    Timur, 8, 28, 43, 140, 155  
Australia, 2, 80-83, 95, 128, 136-139, 143, 169, 174-175

### B

- backward and forward linkage*, 185  
bahari  
    bangsa —, 66, 87  
    kebudayaan —, 16  
    pariwisata —, 4, 7, 10, 13-14, 119, 178, 187-188

BAKAMLA (Badan Keamanan Laut), 174-176

Balai Benih, 106

    Ikan Lokal, 106

    Ikan Pantai, 106

    Ikan Sentral, 106

    Udang/Udang Galah, 106

*balance of power*, 187

bandar

    kota —, 16, 104

Bank Dunia, 8, 28, 50, 103, 156-157, 159

Bea Cukai

    Kantor — Tiongkok, 50

*bill of sale*, 112,

bioflok, 35, 73

BKIPM-KP, 43

*blockchain*, 137, 169

Bobiash, Donald, 56

BPS (Badan Pusat Statistik), 43, 82, 125, 165

## C

*center of excellence*, 169

CITD (*Capacity-building Initiative for Trade Development*), 132

*claimant states*, 186

CNN, 37, 133

*CNN Indonesia*, 12, 36, 38, 48, 107, 116, 120

Cocon, 73

*continent based culture*, 188

*cruise*, 176

CSG (cumi-sotong-gurita), 150

*cultural gap*, 141

## D

Daryanto, 11  
Dirhamsyah, 117  
*deep sea port*, 11, 103  
*deletion certificate*, 112  
*Detik.com*, 31, 77, 97, 116, 175  
DHA (*docosahexaenoic*), 86  
Dhakiri, Hanif, 167  
*direct trade*, 58  
*double flagging*, 112  
Drewry Maritime Research, 103-104  
DSS (*Decision Support System*), 146

## E

Effendy, Muhadjir, 167  
ekspor  
    garam, 81-82  
    produk/komoditas perikanan nasional, 34, 38-39, 42, 44-50, 54-58, 114  
    penolakan — produk perikanan nasional, 57, 91-92  
    udang nasional, 65-66  
EMS (*early mortality syndrome*), 41, 129  
EPA (*eicosapentaenoic acid*), 86  
Eropa, 4, 27, 48, 56-58, 65-66, 91, 104, 111, 114, 122, 128, 130, 132-133, 141, 144-147, 150, 158  
    kolonial —, 4, 104  
    Uni —, 48, 56-58, 65-66, 91, 111, 128, 130, 132-133, 141, 146-147, 150

## F

*Fakta.news*, 37  
FAO (*Food and Agricultural Organization*), 35, 41, 44, 46, 50, 52, 54, 56, 59, 65, 73-74, 125, 141, 144, 152,

*FAO Agreement on Port State Measures*, 175

FDEP (Forum Diskusi Ekonomi Politik), 80

*fishing ground*, 112, 186

*Food Outlook*, 65

## G

Gandhi, Mahatma, 26

garam

industri, 81-82, 84

konsumsi, 80

petambak —, 81-83

produksi — nasional, 80-81, 84, 107

produsen —, 79, 83

PT — Indonesia, 81

usaha — rakyat, 79-84, 94, 96, 106

garis pantai, 2, 56, 66, 79, 83, 94, 103, 115, 144, 187

Gemarikan (Gerakan Makan Ikan), 31, 35

Gorman, Mark, 162

*grand design*, 179

## H

Hardijanto, Rifky Effendi, 172

harga konstan, 75-76

Hartarto, Airlangga, 167

herbal

potensi — maritim/laut, 22, 66, 84-86

Hongzhou, Zhang, 135

HPL (Hak Pengolahan Lahan), 12

*hub port*, 17, 103, 129

hutan *mangrove*, 114-116, 118

## I

*illegal fishing* atau IUU *fishing*, 22, 41, 43, 49, 53, 57, 111-114, 128, 130, 133-135, 137-138, 140-141, 173-175, 177, 183

impor

garam, 79-80, 83-84

komoditas perikanan, 33-34, 39-43, 46-48, 50-51, 54-56, 65, 74, 110, 125, 147-150

Indeks Harga yang dibayar (IB), 109

Indeks Harga yang diterima (IT), 109

*Index Mundi*, 83

India, 28-29, 45, 56, 59, 65, 83-84, 104, 131-133, 147, 153-158, 174-175, 177,

Industri

garam, 106-107

maritim, 4, 7, 10, 18, 19, 135, 177-178, 183-185

pakan, 74

pangan maritim, 7-10, 12, 14-15, 19-23, 28-30, 33, 35, 37-39, 41-45, 47, 49, 56, 59-61, 66, 86-87, 91-97, 105, 107-110, 114, 116, 118-119, 122, 125, 130, 138-139, 141, 143-144, 146, 152-153, 156, 159, 163-164, 166, 169-174, 178-179, 183-189

pariwisata bahari, 13-15, 178, 188

pengolahan ikan atau hasil perikanan, 60, 65-66, 75-77, 141

perikanan, 60, 93, 129-130, 135, 139, 141, 147

perkapalan, 10-13, 99, 171, 178

*Integrated Surveillance Systems*, 176

International Trade Center (ITC), 38

Internet World Stats, 28

IORA (*Indian Ocean Rim Association*), 175

## J

Jambeck, Jenna, 119

Jawanisasi, 4

*Jawapos.com*, 56

Jaya, Prof. Indra, Dekan Fakultas Ilmu Perikanan dan Kelautan (FPIK) Institut Pertanian Bogor, 18

Jepang, 8, 9, 22, 29, 31, 38, 45-48, 50, 52-53, 54-55, 78, 83, 95, 111, 113, 130, 135, 150, 152, 155-156, 170, 174, 176, 183

JICA (*Japan International Cooperation Agency*), 174

## K

Kapal Ikan, 96, 112

*Katadata*, 13, 54-55, 168

KIA (Kapal Ikan Asing), 112

KII (Kapal Ikan Indonesia), 112

KKP (Kementerian Kelautan dan Perikanan), 14, 20, 31, 35, 43, 48-51, 53, 55, 57, 66, 69-70, 73-74, 77, 81, 83, 94-95, 101, 106, 109-111, 148, 150, 165, 172-173

*Kompas*, 149

*Kompas.com*, 3, 5, 12, 34-35, 42-43, 55, 60, 70, 72, 82, 102, 118, 120

konsumsi ikan

    dunia/luar negeri, 28-30, 36, 50, 52, 54, 73

    di Indonesia, 30-32, 35, 37, 185

## L

Lakitan, 18

LAPTA KKP tahun 2016, 20, 31, 95, 109

laut

    Cina Selatan (LCS), 133-135, 178, 186, 187

    kebudayaan —, 16

    kekayaan — Indonesia, 6, 95, 113, 173-175

    herbal —, 84-86

    Program Tol —, 9, 11-12, 18

    rumput —, 22, 66, 77-79, 84-87, 100, 111, 125, 151



*linkage inter-maritime industry*, 178-179

LIPI (Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia), 116-117

*Liputan6.com*, 57, 76, 107

Liqun, Jin, 182

LPI (*Logistics Performance Index*), 8-9

## **M**

Majapahit, 2-3

*mangrove*

hutan —, 114-116, 118

*market intelijen*, 60

maritim

budaya/kebudayaan —, 2, 12, 16, 99

industri —, 4, 7, 10, 18, 19, 135, 177-178, 183-185

industri pangan —, 7-10, 12, 14-15, 19-23, 28-30, 33, 35, 37-39, 41-45, 47, 49, 56, 59-61, 66, 86-87, 91-97, 105, 107-110, 114, 116, 118-119, 122, 125, 130, 138-139, 141, 143-144, 146, 152-153, 156, 159, 163-164, 166, 169-174, 178-179, 183-189

negara —, 3, 5, 15, 21, 52, 59, 183-184

*News Online*, 74

poros — dunia, 2-3, 103, 105, 122, 133, 135, 159, 163, 165, 173, 177, 179, 183-184, 187, 189

produk pangan —, 10, 15, 18-19, 34, 91, 99, 108, 139, 164, 178, 186

MCS (*monitoring, control, and surveillance*), 175

mitra dagang, 47, 59, 91-92, 122

Mládek, Mr. Jan, 57

MPN (Masyarakat Perikanan Nusantara), 172

MPS (*mucopeolusacarida*), 86

*multiplier effects*, 15

**N**

Nasir, Mohamad, 167

Nasution, Darmin, 80

*Nature Communications*, 121

negara kepulauan, 2, 18, 52, 66, 103, 108, 147, 177

nelayan, 14, 20, 52, 67, 69, 93, 96-99, 102, 106, 109-110, 132, 138, 140, 143, 147,  
170-173, 177, 183, 188

perahu —, 96-99,

*New South Bound Policy*, 177

NFC (*Near Field Communicator*), 137

Nilai Tukar

Nelayan (NTN), 109-110

Pembudidaya ikan (NTPi), 109-110

Pengolah (NTPo), 110

Usaha Petani (NTUP), 110

*nine-dash line*, 186

NOAA (*National Oceanic & Atmospheric Administration*), 113

Noryangjin

Pasar Ikan —, 36-38

Nurbaya, Siti, 116

Nurmantyo, Gatot, Jenderal TNI, 90-91

Nusantara, 3-4, 22, 33, 65, 84, 91, 94, 98, 104, 112-113, 118

**O**

*Ocean Conference 2016*, 174

*ocean grabbing*, 140, 164

*ocean right*, 174

Octavian dkk., 30-31

Oegroseno, Arif Havas, 122

*one day service*, 18

*overfished*, 134

*overfishing*, 35, 87, 135, 141, 143-144, 160

## **P**

pangan

industri — maritim, 7-10, 12, 14-15, 19-23, 28-30, 33, 35, 37-39, 41-45, 47, 49, 56, 59-61, 66, 86-87, 91-97, 105, 107-110, 114, 116, 118-119, 122, 125, 130, 138-139, 141, 143-144, 146, 152-153, 156, 159, 163-164, 166, 169-174, 178-179, 183-189

ketahanan —, 65

kebutuhan —, 27, 72, 159

pemenuhan —, 27

perang —, 90-91

produk — maritim, 10, 15, 18-19, 34, 91, 99, 108, 139, 164, 178, 186

pariwisata bahari, 4, 7, 10, 13-14, 119, 178, 187-188

pasar

Afrika, 139-141

Amerika Serikat, 48-49, 142-144

Asia, 38-44, 50-51, 52-55, 127-136

Tenggara, 38-44, 127-130

Australia, 136-139

domestik, 147-149

Eropa, 56-59, 144-147

global, 45-59

ikan, 36-38

Noryangjin, 36-38

Tsukiji, 38

Jepang, 52-53

Kanada, 55-56, 144

Korea Selatan, 53-55

potensi — baru, 56-59

- Tiongkok, 50-51,
- Uni Eropa, 56-59
- PBB (Perserikatan Bangsa-Bangsa), 27
- PCA (*Permanent Court of Arbitration*), 133
- PDB (Produk Domestik Bruto), 3-5, 10, 28, 75-76, 87, 104
  - Nasional, 3-5, 10, 75-76, 87
  - Perikanan, 3
  - Satelit Kelautan dan Perikanan, 4
- Pelabuhan, 3, 7, 10, 11-13, 15-18, 53, 55, 96, 102-104, 112-113, 131, 176
  - Otoritas —, 16
  - Perikanan Nusantara (PPN), 102
  - Perikanan Pantai (PPP), 103
  - Perikanan Samudera (PPS), 103
  - Tanjung Priok, 17, 103-104
  - Tiongkok, 17, 131
- Pelindo (PT Pelabuhan Indonesia), 12, 16, 107
- pencemaran lingkungan, 114-122
- perairan umum, 35, 67-68, 70, 93, 153
- perbankan
  - dukungan —, 22, 170-171, 183
- Perbowo, Nilanto, 49, 77, 150
- perdagangan
  - neraca — komoditas perikanan nasional, 51, 125, 128, 149-150
- perikanan
  - budidaya, 4, 20, 22, 35, 39, 50, 66-67, 71, 70-75, 77-79, 86, 93, 99, 105-106, 109-110, 135, 141, 143-144, 151, 154-155, 158-159
  - kawasan — budidaya, 71
  - PDB —, 3
  - PDB Satelit Kelautan dan —, 4
  - potensi — nasional, 65-66
  - tangkap, 4, 22, 34-35, 41, 44, 46, 50, 56, 60, 65-70, 72-73, 87, 93, 96,

- 106, 143, 151, 152-154, 157-158  
darat, 50, 153-154  
laut, 34-35, 50, 143, 152  
POKMASWAS (Kelompok Masyarakat Pengawas), 175  
Politeknik Kelautan dan Perikanan, 20, 95  
*port of call*, 112  
PrimeFish, 146, 170  
PSA (*Port of Singapore Authority*), 17  
Pudjiastuti, Susi, 10, 13-14, 35, 43, 53-55, 57-58, 68, 70, 174  
PUGAR (Pemberdayaan Usaha Garam Rakyat), 82, 94  
P3SDLP (Pusat Penelitian dan Pengembangan Sumber Daya Laut dan Pesisir), 105  
P3TKP (Pusat Pengkajian dan Perekayasa Teknologi Kelautan Perikanan), 105  
P4B (Pusat Penelitian dan Pengembangan Perikanan Budidaya), 105  
P4KSI (Pusat Penelitian Pengelolaan Perikanan dan Konservasi Sumberdaya Ikan), 105

## **R**

- RAN (rencana aksi nasional), 121, 173  
rantai pasok, 22, 107-109, 137  
*Republika.co.id*, 51, 53, 176  
RFMOs (*Regional Fisheries Management Organizations*), 175  
Rina, 57  
RK (rajungan-kepiting), 150  
RL (rumput laut), 150  
RTP/PP (Rumah Tangga Perikanan/Perusahaan Perikanan), 67-68, 71, 93  
Ruangguru, 167-168  
rumput laut, 22, 66, 77-79, 84-87, 100, 111, 125, 151

**S**

- Sahara, 11
- sampah plastik, 118-122, 184
- San Diego Maritime Industry Report 2012*, 7
- Sangihe, 188
- Sentra Pengolahan Ikan, 99-102
- Sertifikat Hak atas Tanah Nelayan, 20
- Ship Management International*, 12
- shipping lines*, 18
- SHTI (Sertifikat Hasil Tangkap Ikan), 57
- sistem logistik, 15-18, 178
- pelabuhan dan —, 15-18
- SKP (Sertifikat Kelayakan Pengolahan), 100
- SKPT (sentra kelautan dan perikanan terpadu), 73, 174
- Soebjakto, Slamet, 74, 79
- Soeharto, 4
- Soekarno, 4
- Soemarno, Rini M., 167
- SPADA (*Special Programme for Aquaculture in Africa*), 141
- Sriwijaya, 2-3
- STP (Sekolah Tinggi Perikanan), 20, 94-95
- Suhana, 41, 43-44, 58-59
- Suhardiyanto, Prof. Herry, Rektor IPB, 169
- Sukma, Rizal, 4
- Sumiyanto, Widodo, 57
- Supandi, Laksamana Ade, Kepala Staf TNI AL, 169
- SUPMN (Sekolah Usaha Perikanan Menengah Negeri), 20, 94-95
- Susanto, Panggah, 76
- Susanto, Raden Dwi, 165

## T

Tai-Young, Cho, 55

tarif bea masuk, 22, 48, 109-111

TCK (tuna-cakalang-tongkol), 125

*Tempo*, 188

*Tempo.co*, 49, 74, 148

tenaga kerja, 21, 65, 67, 70, 75, 93-95, 102, 106, 166-168

teripang, 86

terumbu karang, 116-118

Terusan Kra, 129, 186

Thailand, 8-9, 38-42, 45-46, 59, 76, 113, 127-132, 150, 154, 159, 183, 186

*The Guardian*, 128, 140

*The Japan Times*, 53, 135

*The New York Times*, 134

*The Pacific Ring of Fire*, 2

Timur Tengah, 22, 48, 58-59, 158

Tiongkok, 3, 8-9, 17, 22, 28-29, 33, 44-48, 50-51, 54, 57, 59, 73, 78-79, 84,  
86, 91-92, 103-104, 113, 120, 128-131, 133-135, 137-138, 148, 150-158, 183-  
184, 186

*Tirto.id*, 60, 69, 72, 117, 176

Tol Laut

Program —, 9, 11-12, 18

*Traditional Chinese Fishing Grounds*, 186

*training of trainers*, 173

*Transformasi.org*, 50-51, 173

*triangle concept*, 36

*triple-P (Public-Private Partnership)*, 169

Tsukiji

Pasar Ikan —, 38

TTC (tuna-tongkol-cakalang), 111, 150

**U**

undang, 41, 47-49, 65-67, 78, 102, 106, 115, 125, 129, 131-132, 148, 150, 186

UMKM (Usaha Kecil, Mikro, dan Menengah), 20, 171

UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), 133

UPI (Unit Pengolahan Ikan), 75, 100

**V**

*value chain*, 166

Vietnam, 8-9, 38-42, 45-49, 57-59, 77-78, 91, 113, 127-129, 138, 150, 153-155, 159, 183, 186

vokasi

restrukturisasi pendidikan —, 22, 165-168

sekolah —, 166-167

**W**

Widodo, Joko, Presiden, 2-3, 5, 13, 59-60, 64-65, 95, 159, 163, 167, 174, 176-178, 183

WLTF (*Working Level Task Force*), 55

WordFish, 141

*World Shipping Council*, 17, 103

WPPI (wilayah-wilayah pusat pertumbuhan industri), 167

**Y**

Yahya, Arief, 14

Yusuf dan Trondsen, 166

**Z**

ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif), 52



