Kampung Nelayan Merah Putih

Pilar Kedaulatan dan Kejayaan Maritim Indonesia

Acacia Zeny Araminta Mourniaty | Alifia Noor Aziz | Lukman Yudho Prakoso | I Nyoman Radiarta



AMaFRaD PRESS

KAMPUNG NELAYAN MERAH PUTIH

Pilar Kedaulatan dan Kejayaan Maritim Indonesia

Seluruh isi buku di luar tanggung jawab penerbit

Hak Cipta dilindungi Undang-undang. Dilarang memperbanyak atau memproduksi sebagian maupun seluruh dari buku ini dalam bentuk atau cara apapun tanpa izin penerbit.

Kampung Nelayan **Merah Putih**

Pilar Kedaulatan dan Kejayaan Maritim Indonesia

Acacia Zeny Araminta Mounriaty | Alifia Noor Aziz | Lukman Yudho Prakoso | I Nyoman Radiarta

AMaFRaD PRESS

KAMPUNG NELAYAN MERAH PUTIH
Pilar Kedaulatan dan Kejayaan Maritim Indonesia

Penulis	: **Acacia Zeny Araminta Mourniaty** **Alifia Noor Aziz** **I Nyoman Radiarta** **Lukman Yudho Prakoso**
Pemeriksa Aksara	: **Niken Financia Gusmawati**
Tata Letak	: **Muhammad Adam Salsabil**
Penerbit	: **AMAFRADPRESS** Badan Penyuluhan dan Pengembangan SDM KP Kementerian Kelautan dan Perikanan Alamat: Jl. Medan Merdeka Timur No. 16 Gedung Mina Bahari III, Lt. 6, Jakarta Pusat 10110
Tahun Terbit	: **2026**
Ukuran Buku	: **17,6 x 25 cm**
Halaman	: **289 Halaman + Cover**

Cetakan Pertama

Mourniaty, A.Z.A., dkk. (2026). Kampung Nelayan Merah Putih: Pilar Kedaulatan dan Kejayaan Maritim Indonesia. Jakarta: AMAFRAD Press.

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas terselesaikannya buku berjudul Kampung Nelayan Merah Putih: Pilar Kedaulatan dan Kejayaan Maritim Indonesia ini. Buku ini berangkat dari satu pertanyaan yang tampak sederhana tetapi terus mengusik: mengapa sebuah negara memilih membangun dermaga, pabrik es, dan cold storage di kampung nelayan sebagai salah satu agenda prioritas nasional, dan apa kaitannya dengan keputusan Perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja pada 13 Desember 1957 yang memandang laut Nusantara sebagai satu kesatuan wilayah kedaulatan.

Untuk menjawabnya, buku ini memakai dua kerangka yang saling melengkapi. Realisme politik Hans J. Morgenthau (1948) dipakai untuk memahami mengapa negara berkepentingan atas laut, sedangkan matriks keamanan maritim Christian Bueger (2015), yang terdiri atas *sea power, marine safety, blue economy*, dan *human security*, dipakai sebagai peta untuk menilai kebijakan. Dengan kedua kerangka itu, kisah Deklarasi Djuanda dan kisah dermaga di kampung nelayan dapat dituturkan sebagai satu kesinambungan, bukan sebagai dua bidang kajian yang terpisah.

Buku ini disusun dalam sembilan belas bab. Bab I sampai IV meletakkan landasan teori dan sejarah, yaitu realisme Morgenthau, Deklarasi Djuanda, dan matriks Bueger. Bab V sampai VII membahas tata kelola laut global, hierarki hukum, dan arah politik kebijakan. Bab VIII sampai XI menelusuri KNMP, peran nelayan, dan modernisasi kapal, lalu mengevaluasinya. Bab XII sampai XVII membandingkan pengalaman Filipina, Vietnam, Jepang, Tiongkok, Thailand dan Malaysia, serta rezim pasar Uni Eropa dan Amerika Serikat. Bab XVIII menimbang kembali KNMP, dan Bab XIX menutup buku ini. Lampiran memuat glosarium, kronologi, daftar peraturan, dan profil tokoh.

Buku ini membatasi diri pada irisan perikanan dan kedaulatan sumber daya laut. Naskah ditulis sepanjang 2026, ketika kebijakan yang dibahas masih berjalan dan angkanya, termasuk jumlah lokasi dan anggaran KNMP, dapat berubah. Pembaca diharapkan memeriksa pembaruan data pada sumber resmi.

Semoga buku ini bermanfaat bagi mahasiswa, akademisi, pembuat kebijakan, dan praktisi kelautan. Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan masukan, dan menerima kritik serta saran dengan tangan terbuka.

Oktober 2026

Penulis

SINOPSIS

Mengapa sebuah negara membangun dermaga, pabrik es, dan gudang pendingin di kampung nelayan, dan mengapa langkah itu layak disebut bagian dari kepentingan nasional maritim? Buku ini menjawabnya dengan menarik satu garis panjang dari Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957, ketika laut Nusantara dinyatakan sebagai satu kesatuan wilayah kedaulatan, hingga program Kampung Nelayan Merah Putih (KNMP).

Realisme politik Hans J. Morgenthau menjelaskan mengapa negara berkepentingan atas laut, sedangkan matriks keamanan maritim Christian Bueger (sea power, marine safety, blue economy, human security) menjadi peta untuk menilai kebijakan. Tiga bab inti menelusuri KNMP, peran nelayan, dan modernisasi kapal, lalu pengalaman Filipina, Vietnam, Jepang, Tiongkok, Thailand, Malaysia, serta rezim pasar Uni Eropa dan Amerika Serikat dibandingkan untuk menimbang pelajaran bagi KNMP dan Natuna.

Buku ini ditujukan bagi mahasiswa, akademisi, pembuat kebijakan, dan siapa saja yang ingin memahami bahwa kesejahteraan nelayan dan kedaulatan laut adalah dua sisi dari persoalan yang sama.

DAFTAR ISI

BAB I Laut yang Tak Pernah Diam 1
1.1 Laut sebagai Ruang Hidup, Kedaulatan, dan Ekonomi 1
1.2 Pertanyaan yang Mengusik di Balik Kampung Nelayan Merah Putih 3
1.3 Mengapa Kisah Ini Perlu Dituturkan 4
1.4 Alur dan Peta Perjalanan Buku Ini 6
1.5 Batas Cerita dan Sumber-Sumber yang Digunakan 7

BAB II Realisme Morgenthau: Mengapa Negara Berkepentingan atas Laut 9
2.1 Kepentingan Nasional yang Didefinisikan sebagai Power 9
2.2 Enam Prinsip Realisme Politik 10
2.3 Unsur Kekuatan Nasional (geografi, sumber daya alam, penduduk, moral bangsa) 11
2.4 Negara Kepulauan dalam Kacamata Realis 13
2.5 Keterbatasan Realisme dan Kebutuhan Alat Analisis Tambahan 14
2.6 Sorotan Global: keseimbangan kekuatan dan persaingan negara di laut 15

BAB III Deklarasi Djuanda sebagai Bukti Historis Kepentingan Nasional Maritim 17
3.1 Warisan Kolonial: Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939 17
3.2 Konteks Politik dan Keamanan 1957 18
3.3 Isi dan Makna Deklarasi Djuanda 19
3.4 Djuanda sebagai Perwujudan Perluasan Power dan Kepentingan Nasional 21
3.5 Wawasan Nusantara dan Warisannya bagi Kebijakan Hari Ini 22
3.6 Sorotan Global: perjuangan diplomatik hingga pengakuan status negara kepulauan dalam UNCLOS 1982 24

BAB IV Matriks Bueger sebagai Peta Analisis 26
4.1 Problem Konseptual "Keamanan Maritim" 26
4.2 Empat Hasil dan Konsep Terkait 27
4.3 Jembatan Teoretis: dari power Morgenthau ke keamanan multidimensi 29
4.4 Operasionalisasi Matriks untuk Konteks Perikanan Indonesia 30
4.5 Indikator Penilaian untuk Bab-Bab Berikutnya 31
4.6 Sorotan Global: matriks sebagai kerangka lintas negara 32

BAB V Dimensi Global Keamanan Maritim 34
5.1 Tata Kelola Laut Global: UNCLOS, IMO, FAO 34
5.2 Agenda Global Perikanan: IPOA-IUU, PSMA, SDG 14, aturan subsidi perikanan 35
5.3 Lanskap Geopolitik Indo-Pasifik dan Posisi Indonesia 37
5.4 Kerja Sama Regional: ASEAN, IORA, RPOA-IUU, Coral Triangle 40
5.5 Poros Maritim Dunia dan Ambisi Global Indonesia 42

5.6 Pemetaan Agenda Global pada Matriks Bueger....44

BAB VI Hierarki Landasan Hukum....46
6.1 Fungsi Landasan Hukum dalam Keamanan Maritim....46
6.2 Landasan Normatif Internasional: UNCLOS 1982 dan Ratifikasinya....47
6.3 Landasan Normatif Nasional: UU Perairan, Kelautan, Perikanan, dan Perlindungan Nelayan....49
6.4 Catatan tentang Undang-Undang Nomor 33....50
6.5 Instrumen Operasional: Peraturan Menteri....50
6.5.1 Permen tentang Pemberantasan IUU Fishing....50
6.5.2 Permen tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) RI....52
6.5.3 Permen tentang Kampung Nelayan Merah Putih....52
6.6 Sinkronisasi antara UNCLOS, UU, dan Permen....54
6.7 Pemetaan Landasan Hukum pada Matriks Bueger....55
6.8 Sorotan Global: kesesuaian regulasi nasional dengan standar FAO dan PSM....55

BAB VII Arah Politik Kebijakan Kelautan dan Perikanan....56
7.1 Visi Presiden, RPJMN, dan Agenda Prioritas Nasional....56
7.2 Peran dan Kewenangan KKP dalam Tata Kelola Maritim....57
7.3 Koordinasi Antar-Lembaga (Bakamla, TNI AL, KKP, pemerintah daerah)....58
7.4 Program Prioritas KKP dan Kedudukan Kampung Nelayan Merah Putih di Dalamnya....59
7.5 Pembacaan Politik Kebijakan dengan Kacamata Morgenthau dan Bueger....60
7.6 Sorotan Global: Poros Maritim Dunia, kesinambungan dan perubahan arah, serta keterkaitan dengan SDG 14....61

BAB VIII Kampung Nelayan Merah Putih: Membangun Kedaulatan dari Pesisir....62
8.1 Latar Belakang dan Tujuan Program....62
8.2 Konsep, Lokasi, dan Komponen Program....63
8.3 Kelembagaan, Pendanaan, dan Pola Pelaksanaan....69
8.4 Kaitan KNMP dengan Regulasi (Bab VI) dan Arah Politik (Bab VII)....72
8.5 Penilaian Awal berdasarkan Matriks Bueger....74
8.6 Sorotan Global: perbandingan dengan program pengembangan komunitas pesisir di negara lain....74

BAB IX Menguatkan Peran Nelayan sebagai Penjaga Laut....76
9.1 Nelayan sebagai Kehadiran Efektif Negara di Laut....76
9.2 Profil dan Kerentanan Nelayan Indonesia....78
9.3 Penguatan Kelembagaan: Koperasi, Kelompok Usaha, dan Kampung Nelayan..80
9.4 Peningkatan Kapasitas, Perlindungan Sosial, dan Akses Pasar....81
9.5 Nelayan Kecil dan Tradisional dalam Isu IUU Fishing....81
9.6 Dimensi Human Security dan Resilience....82

9.7 Sorotan Global: standar ketenagakerjaan dan perlindungan awak kapal perikanan internasional, serta dampak perubahan iklim pada nelayan pesisir.....82

BAB X Modernisasi Kapal Perikanan.....86
10.1 Kondisi Armada Perikanan Indonesia.....86
10.2 Urgensi Modernisasi: keselamatan, produktivitas, jangkauan.....88
10.3 Teknologi Pendukung (VMS, AIS, alat tangkap ramah lingkungan, rantai dingin).....88
10.4 Skema Pembiayaan dan Pengadaan.....91
10.5 Modernisasi sebagai Penguat Jangkauan dan Pengawasan (sea power non-militer dan marine safety).....91
10.6 Risiko dan Tantangan (biaya, SDM, keberlanjutan stok ikan).....92
10.7 Sorotan Global: tuntutan keterlacakan dan keberlanjutan di pasar ekspor.....93

BAB XI Evaluasi dengan Matriks Bueger dan Refleksi Teoretis 94
11.1 Pemetaan Seluruh Kebijakan pada Empat Dimensi Matriks.....94
11.2 Keseimbangan dan Ketimpangan antar-Dimensi 95
11.3 Kembali ke Morgenthau: apakah kebijakan ini memperkuat national power? .96
11.4 Kesinambungan dari Deklarasi Djuanda hingga KNMP 97
11.5 Tantangan Struktural dan Geopolitik.....97
11.6 Refleksi Global: apakah Indonesia berperan sebagai pemain, bukan sekadar objek, dalam tata kelola maritim global?.....98
11.7 Rekomendasi Kebijakan.....99

BAB XII Filipina: Nelayan di Garis Depan Laut Cina Selatan..... 101
12.1 Fondasi Hukum: dari Fisheries Code ke Undang-Undang Zona Maritim 2024 102
12.2 Putusan 2016: Kemenangan Hukum, Nelayan di Lapangan..... 104
12.3 Nelayan sebagai Garda Depan: Scarborough dan Second Thomas Shoal, 2023–2026 107
12.4 Perang Narasi: Assertive Transparency dan Harganya 111
12.5 Bantuan Negara: Anggaran, Kapal, Pelabuhan, dan Kesenjangan Eksekusi 112
12.6 Laut yang Menyusut: Kemiskinan, Tangkapan, dan Perebutan 15 Kilometer 114
12.7 Diplomasi: Keketuaan ASEAN 2026 dan Kode Etik..... 117
12.8 Model Indonesia–Filipina: Batas ZEE dan Patroli Bersama..... 117
12.9 Apa yang Dapat Dibawa ke KNMP dan Natuna 119

BAB XIII Vietnam: Kartu Kuning, Pengawasan Armada, dan Pelajaran bagi Natuna121
13.1 Mitra Sekaligus Pesaing di Natuna Utara..... 122
13.2 Kartu Kuning 2017 dan Harga Reputasi bagi Eksportir 124
13.3 Menata Armada dari Atas: Undang-Undang, VMS, VNFishbase, eCDT 126
13.4 Kapal yang Ditangkap di Perairan Asing: Turun, tetapi Apa Artinya? 128
13.5 Natuna dari Sisi Indonesia: Angka yang Tidak Selalu Sama 129

13.6 Batas yang Disepakati tetapi Belum Berlaku 130
13.7 Nelayan Vietnam di Laut Cina Selatan: Larangan Sepihak dan Kekerasan 132
13.8 Kredit dan Subsidi Kapal: Pelajaran Decree 67 133
13.9 Dari Tabrakan 2019 ke Patroli Terkoordinasi 135
13.10 Apa yang Dapat Dibawa ke KNMP dan Natuna 135

BAB XIV Jepang: Koperasi Perikanan dan Laut Pulau Terluar 137
14.1 Koperasi sebagai Tulang Punggung Desa Nelayan 138
14.2 Dari 2.273 menjadi 852: Merger, Penyusutan, dan Tekanan Demografi 140
14.3 Hak Perikanan Komunal dan Pengelolaan Wilayah 142
14.4 Reformasi 2018: Kuota, Rencana Wilayah, dan Nasib Prioritas Koperasi 143
14.5 Rencana Dasar dan Umigyo: Perikanan Ditambah Usaha Lain 145
14.6 Laut yang Dijaga oleh Orang yang Tinggal di Sana: Pulau Perbatasan dan Penjaga Pantai 147
14.7 Senkaku: Ketika Nelayan Diminta Menjauh 148
14.8 Guncangan Pasar: Larangan Impor Tiongkok dan Peran Koperasi sebagai Penyangga 149
14.9 Jepang di Pelabuhan Indonesia: SKPT, Natuna, dan Pinjaman JICA 151
14.10 Apa yang Dapat Dibawa ke KNMP dan Natuna 153

BAB XV Tiongkok: Raksasa Perikanan dan Laut yang Disengketakan 155
15.1 Skala dan Kontradiksi Data 156
15.2 Dari Menangkap ke Menumbuhkan 159
15.3 Moratorium: Konservasi atau Sinyal Kedaulatan? 160
15.4 Subsidi dan Perjanjian WTO 163
15.5 Natuna 2019–2024: Kronologi dan Perbedaan Tafsir 164
15.6 "Overlapping Claims" dan Perdebatan 2024 167
15.7 Kapal Ikan, Penjaga Pantai, dan Milisi 169
15.8 Menjual Ikan ke, dan Bekerja Sama dengan, Tiongkok 170
15.9 Merapikan Pesisir: Pengurangan Kapal dan Undang-Undang Baru 171
15.10 Apa yang Dapat Dibawa ke KNMP dan Natuna 172

BAB XVI Thailand dan Malaysia: Dua Jalan Pembenahan Tata Kelola 174
16.1 Kartu Kuning Thailand, 2015–2019 175
16.2 Mesin Reformasi Thailand 177
16.3 Biaya Sosial: Pekerja Migran dan Konvensi ILO 188 180
16.4 Malaysia: Badan Penegak Hukum Maritim dan Zonasi 183
16.5 Nelayan Malaysia: LKIM, Subsidi, dan Lisensi Khusus 185
16.6 Tekanan di Perbatasan: Luconia dan Penangkapan oleh Indonesia 186
16.7 Batas Laut dengan Indonesia: yang Selesai dan yang Belum 187
16.8 Apa yang Dapat Dibawa ke KNMP dan Natuna 188

BAB XVII Pasar sebagai Instrumen Keamanan: Rezim Pasar Uni Eropa dan Amerika Serikat 190
17.1 Pasar sebagai Wasit: Lima Instrumen 191
17.2 Kartu Kuning sebagai Instrumen Tekanan 193
17.3 Indonesia dan Uni Eropa: Dialog, Celah Bukti, dan IEU-CEPA 195
17.4 Washington Menghitung Lumba-Lumba: MMPA dan Jaring Insang Indonesia 197
17.5 SIMP, Kerja Paksa, dan Pasal 307 199
17.6 Tarif, Perjanjian, dan Pasar yang Bergerak 201
17.7 Pelabuhan sebagai Titik Kontrol: PSMA dan Jepang 203
17.8 Beban Kepatuhan di Pundak Nelayan Kecil 204
17.9 Pelajaran bagi KNMP dan Natuna 205

BAB XVIII Pelajaran Perbandingan: Menimbang KNMP dengan Matriks Bueger ... 207
18.1 Apa yang Dapat Dibandingkan 208
18.2 Pemetaan Perbandingan 208
18.3 Empat Pola Lintas Kasus 210
18.4 Menimbang KNMP 212
18.5 Dari Pelajaran ke Indikator yang Dapat Diuji 212
18.6 Batas Kesimpulan 213

BAB XIX Laut yang Belum Selesai Diceritakan 215
19.1 Merangkai Kembali Benang Cerita: dari Djuanda ke Kampung Nelayan Merah Putih 215
19.2 Apa Artinya bagi Indonesia Hari Ini dan Esok 216
19.3 Pekerjaan Rumah yang Belum Tuntas 218

LAMPIRAN 219
Lampiran A Glosarium dan Daftar Singkatan 219
Lampiran B Garis Waktu (Kronologi) 226
Lampiran C Daftar Peraturan Perundang-undangan yang Dirujuk 231
Lampiran D Profil Singkat Tokoh Kunci 233

DAFTAR PUSTAKA 237

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Dimensi Kelautan Indonesia dalam Angka 2
Tabel 8.1 Pernyataan tentang jumlah KNMP, Februari–September 2026 66
Tabel 8.2 Pernyataan anggaran KNMP dan hitungan per lokasi 71
Tabel 12.1 Putusan 2016 dan laporan nelayan, 2016 dan 2026 106
Tabel 12.2 Insiden terpilih di Scarborough dan Second Thomas Shoal, Desember 2023-Juli 2026 108
Tabel 13.1 Angka armada dan pengawasan Vietnam, 2023–2026 (klaim pemerintah Vietnam kecuali dinyatakan lain) 127
Tabel 13.2 Decree 67/2014 dan Decree 17/2018 tentang kebijakan pengembangan perikanan Vietnam 134
Tabel 14.1 Hibah JICA 2018 untuk enam SKPT (ditandatangani 31 Juli 2018) dan status per Agustus 2024 152
Tabel 15.1 Protes atas moratorium penangkapan Tiongkok di Laut Cina Selatan 161
Tabel 15.2 Natuna dan Tiongkok: peristiwa terpilih, 2019-2024 164
Tabel 15.3 Empat pembacaan atas Pernyataan Bersama Indonesia-Tiongkok, 9 November 2024 168
Tabel 16.1 Ketentuan inti Royal Ordinance on Fisheries B.E. 2558 (2015) 178
Tabel 16.2 Angka armada Thailand menurut definisinya (tidak dapat dijumlahkan) 180
Tabel 16.3 Batas laut Indonesia dengan Thailand dan Malaysia: ringkasan status dari sumber yang dibaca 188
Tabel 17.1 Lima instrumen pasar dan pelabuhan: tanggal berlaku dan mekanisme 192
Tabel 17.2 Lima perikanan Indonesia yang ditolak dalam penilaian MMPA 2025 198
Tabel 17.3 Angka dan tanggal yang berselisih antarsumber, dan perlakuan buku ini 202
Tabel 18.1 Pelajaran utama tiap kasus dan batas bukti 209
Tabel 18.2 Calon indikator yang diturunkan dari pelajaran perbandingan (usulan penulis) 213

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Dimensi Kelautan Indonesia dalam Angka 6
Gambar 1.2 Alur Delapan Langkah Buku Ini 6
Gambar 2.1 Sembilan Unsur Kekuatan Nasional (Morgenthau, 1948) 13
Gambar 2.2 Enam Prinsip Realisme Politik Morgenthau 13
Gambar 3.1 Prinsip Negara Kepulauan: Sebelum dan Sesudah Deklarasi Djuanda (skematis) 21
Gambar 3.2 Dari Deklarasi Sepihak ke Pengakuan Global: Milestone Konsep Negara Kepulauan 22
Gambar 4.1 Matriks Keamanan Maritim (diadaptasi dari Bueger, 2015) 29
Gambar 4.2 Operasionalisasi Matriks Bueger untuk Konteks Perikanan Indonesia 30
Gambar 5.1 Lapisan Tata Kelola Laut: dari Global ke Nasional 35
Gambar 5.2 Jejaring Kerja Sama Regional Indonesia dalam Tata Kelola Laut 39
Gambar 6.1 Hierarki Landasan Hukum Keamanan Maritim Indonesia 53
Gambar 6.2 Komposisi Instrumen Hukum yang Dirujuk Buku Ini, per Tingkat Hierarki 53
Gambar 7.1 Koordinasi Antar-Lembaga dalam Tata Kelola Maritim Indonesia 59
Gambar 8.1 Skala Program KNMP: dari Proposal ke Target Lokasi 64
Gambar 8.2 Angka KNMP yang Beredar, Februari–September 2026 67
Gambar 8.3 Anggaran per Lokasi KNMP: Studi Kasus Purworejo vs Proyeksi Nasional 72
Gambar 9.1 Nelayan sebagai Aktor di Keempat Dimensi Matriks Bueger 77
Gambar 9.2 Siapa "Nelayan Kecil"? Kriteria menurut UU Nomor 7 Tahun 2016 80
Gambar 10.1 Komposisi Program Modernisasi 1.582 Kapal Perikanan (skala logaritmik; total anggaran ±Rp48–91,6 triliun hingga 2027–2028) 91
Gambar 10.2 Empat Teknologi Pendukung Modernisasi Kapal Perikanan 92
Gambar 11.1 Skor Ringkas Kebijakan pada Matriks Bueger 95
Gambar 11.2 Kesinambungan dari Deklarasi Djuanda ke Kampung Nelayan Merah Putih 97
Gambar 12.1 Garis Waktu Scarborough dan Hukum Maritim Filipina (tidak berskala) 107
Gambar 12.2 Anggaran BFAR dalam GAA 2025: Bantuan BBM Hanya Sebagian Kecil 112
Gambar 13.1 Dua Jalur Vietnam: Reformasi Tata Kelola dan Natuna Utara (tidak berskala) 123
Gambar 13.2 Kapal Vietnam yang Ditangkap RI, 2023–2025: Angka per Sumber 130
Gambar 14.1 Dari Mana Koperasi Pesisir Jepang Memperoleh Laba Usaha 140
Gambar 14.2 Nelayan dan Koperasi Pesisir Jepang Menyusut 141
Gambar 15.1 Perikanan Tiongkok 2024: Budidaya Tumbuh, Tangkapan Menyusut 157
Gambar 15.2 Armada Laut Jauh Tiongkok: Angka Resmi dan Estimasi Independen 159
Gambar 16.1 Thailand 2011–2020: dari Kartu Kuning ke Reformasi (tidak berskala) 176
Gambar 16.2 Zona Penangkapan Malaysia: Dua Versi Lebar Zona dalam Sumber 184
Gambar 17.1 Masa Kartu Kuning UE untuk Lima Negara (batas bulan, dari sumber yang dibaca) 194
Gambar 17.2 Hasil Penilaian MMPA atas 33 Perikanan Indonesia (laporan akhir 2025) 198
Gambar 18.1 Dimensi Matriks Bueger yang Paling Banyak Dibahas di Tiap Bab Perbandingan 209
Gambar 19.1 Peta Ringkas: dari Djuanda ke Kampung Nelayan Merah Putih 216

BAB I

LAUT YANG TAK PERNAH DIAM

1.1 Laut sebagai Ruang Hidup, Kedaulatan, dan Ekonomi

Bagi kebanyakan orang, peta Indonesia yang dihafal sejak bangku sekolah menampilkan gugusan pulau hijau di atas lautan biru seolah laut hanya latar, bukan isi. Padahal lebih dari dua pertiga wilayah Indonesia adalah air. Berdasarkan data Kementerian Kelautan dan Perikanan yang dipaparkan Rusandi (2024), Indonesia memiliki 17.504 pulau, wilayah laut seluas sekitar 6,8 juta kilometer persegi, dan garis pantai sepanjang 108.000 kilometer salah satu yang terpanjang di dunia. Di atas dan di sekitar laut itu hidup lebih dari 280 juta jiwa penduduk (Rusandi, 2024), yang sebagian besar bergantung langsung maupun tidak langsung pada apa yang diberikan laut: ikan sebagai sumber protein (kontribusinya terhadap asupan protein nasional tercatat 15,4 persen menurut Rusandi, 2024), jalur pelayaran sebagai urat nadi perdagangan, dan wilayah yurisdiksi sebagai penanda kedaulatan.

Tabel 1.1 Dimensi Kelautan Indonesia dalam Angka

Dimensi	Angka	Sumber
Jumlah pulau	17.504 pulau	Rusandi (2024), KKP
Luas wilayah laut	± 6,8 juta km² (± 3,2 juta km² laut teritorial dan ± 2,7 juta km² ZEE, sisanya perairan kepulauan)	Rusandi (2024), KKP
Panjang garis pantai	108.000 km	Rusandi (2024), KKP
Jumlah penduduk (2023)	280,73 juta jiwa	Rusandi (2024), KKP
Kontribusi protein dari ikan	15,4%	Rusandi (2024), KKP

Sumber: Rusandi (2024), data Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Konstitusi sudah menegaskan posisi laut ini sejak awal. Pasal 33 UUD 1945 menyatakan bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat sebuah mandat yang berlaku penuh atas laut. Namun "dikuasai negara" bukan sekadar klausul hukum di atas kertas. Ia adalah proyek politik yang terus-menerus harus dikerjakan: dipertahankan lewat diplomasi, ditegakkan lewat hukum, dan dirasakan manfaatnya oleh nelayan di kampung-kampung pesisir. Buku ini berangkat dari premis bahwa laut Indonesia sekaligus adalah tiga hal ruang hidup bagi jutaan orang, ruang kedaulatan yang batas-batasnya diperjuangkan sejak era kolonial, dan ruang ekonomi yang potensinya masih jauh dari termanfaatkan penuh. Ketiganya berimpit dan sering bertegangan, dan ketegangan itulah yang akan dijelajahi bab demi bab.

1.2 Pertanyaan yang Mengusik di Balik Kampung Nelayan Merah Putih

Di penghujung 2025, ratusan truk material dan ribuan pekerja bergerak ke puluhan desa pesisir dari Purworejo hingga Papua. Mereka membangun dermaga, cold storage, pabrik es, dan Stasiun Pengisian Bahan Bakar Nelayan untuk sebuah program bernama Kampung Nelayan Merah Putih (KNMP). Digagas Presiden Prabowo Subianto dan dijalankan Kementerian Kelautan dan Perikanan, KNMP menargetkan 100 lokasi rampung pada akhir 2025 dengan anggaran gabungan sekitar Rp2,2 triliun untuk tahap pertama (Investortrust.id, 2025; JawaPos.com, 2025), dan berambisi menjangkau 1.100 kampung nelayan dalam empat tahun ke depan (RRI.co.id, 2025). Begitu seluruh lokasi beroperasi penuh, pemerintah menargetkan penyerapan sekitar 7.000 tenaga kerja baru di kawasan pesisir (CNBC Indonesia, 2025a).

Pada permukaannya, KNMP tampak seperti proyek infrastruktur biasa: dermaga baru, gudang beku baru, koperasi baru. Tetapi pertanyaan yang mengusik penulisan buku ini lebih dalam dari itu. Mengapa sebuah negara memilih membangun dermaga dan cold storage di kampung nelayan sebagai salah satu agenda prioritas nasionalnya? Apa yang menghubungkan keputusan teknokratis tentang lokasi tempat pelelangan ikan hari ini dengan keputusan politik yang jauh lebih besar, yang diambil hampir tujuh dekade sebelumnya, tentang bagaimana laut Nusantara harus dipandang sebagai satu kesatuan wilayah kedaulatan? Buku ini berangkat dari keyakinan bahwa KNMP bukan proyek pembangunan pesisir yang berdiri sendiri, melainkan titik terbaru dari garis panjang kepentingan nasional Indonesia atas lautnya garis yang bermula dari deklarasi yang dibacakan Perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja pada 13 Desember 1957.

Pertanyaan ini juga mengusik karena KNMP bukan program pertama semacam ini. Pada 2010, di bawah Menteri Kelautan dan Perikanan Fadel

Muhammad, pemerintah meluncurkan konsep Minapolitan sebagai bagian dari empat pilar "Revolusi Biru": mengubah cara berpikir dari daratan ke maritim, pembangunan berkelanjutan berwawasan lingkungan, peningkatan produksi kelautan dan perikanan, serta peningkatan pendapatan rakyat secara adil dan merata (UGM, 2011). Program itu berjalan beriringan dengan Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Kelautan dan Perikanan (PNPM Mandiri KP), yang pada 2011 saja mengalokasikan sekitar Rp396,4 miliar untuk 501 kabupaten/kota (JPNN, 2011). Belakangan, istilah "Kampung Nelayan Modern" turut dipakai KKP sebagai salah satu strategi pengembangan kawasan pelabuhan perikanan seperti di Karangsong, Indramayu (Sam\u2019un, 2020). Yang membuat sejarah ini relevan bukan sekadar kemiripan nama, melainkan evaluasi akademik atas program-program pendahulu itu: kajian Imron (2016) atas Minapolitan di Sukabumi menemukan bahwa kegiatannya "belum fokus", nyaris segala hal yang berkaitan dengan perikanan dianggap bagian dari program tanpa arah yang jelas, sementara bantuan permodalan dan alat tangkap tidak benar-benar diarahkan untuk meningkatkan produksi komoditas unggulan. Kajian lain di Kota Serang mencatat pelaksanaan PNPM Mandiri KP cenderung "lebih berorientasi mengejar target capaian fasilitas fisik dan mengabaikan aspek proses pemberdayaan nelayan" (Jurnal Untidar, t.t.). Pertanyaan yang sama kini layak diajukan pada KNMP: apakah ia akan mengulangi pola lama membangun fasilitas fisik sambil melupakan proses pemberdayaan di baliknya atau benar-benar berbeda dari pendahulunya? Pertanyaan ini akan dijawab bertahap sepanjang buku, terutama di Bab VIII.

1.3 Mengapa Kisah Ini Perlu Dituturkan

Ada banyak cara menulis tentang kebijakan kelautan: sebagai evaluasi program, kajian hukum, atau laporan teknokratis. Buku ini memilih jalan yang berbeda menuturkannya sebagai satu kesinambungan cerita, karena

kesinambungan itulah yang paling sering hilang dari diskusi publik. Berita tentang KNMP dibaca sebagai berita ekonomi pesisir; berita tentang illegal fishing dibaca sebagai berita penegakan hukum; sejarah Deklarasi Djuanda dibaca sebagai pelajaran sejarah yang telah selesai. Padahal ketiganya adalah babak dari drama yang sama: bagaimana sebuah negara kepulauan membangun, mempertahankan, dan memanfaatkan kekuasaannya atas laut.

Kegelisahan ini semakin relevan ketika kajian keamanan maritim Indonesia sendiri sedang tumbuh pesat. Program Studi Keamanan Maritim di Universitas Pertahanan Republik Indonesia, misalnya, dalam setahun terakhir menghasilkan sejumlah kajian yang membedah ancaman hibrida di jalur perdagangan global yang melintasi perairan Indonesia (Yulianto dkk., 2025), peran kecerdasan buatan dalam pengawasan maritim menghadapi ancaman hibrida di Asia Tenggara (Rudiyanto dkk., 2025), hingga penggunaan teknologi AI untuk menekan perompakan dan illegal fishing (Yusnaldy dkk., 2025). Kajian-kajian ini menunjukkan bahwa keamanan maritim Indonesia tidak lagi bisa dipahami hanya lewat lensa penegakan hukum konvensional, melainkan perlu dibaca sebagai persoalan kepentingan nasional yang multidimensi persis wilayah yang coba dipetakan buku ini lewat kombinasi kerangka Morgenthau dan matriks Bueger.

Pilihan menggabungkan dua kerangka ini juga merupakan sikap terhadap perdebatan yang lebih luas dalam studi keamanan. Sebagian besar literatur kebijakan kelautan Indonesia cenderung terbelah ke dalam dua kubu yang jarang saling menyapa: kajian hukum dan hubungan internasional yang berkutat pada isu kedaulatan, batas maritim, dan diplomasi sering kali dengan nada normatif dan historis di satu sisi, dan kajian kebijakan publik atau ekonomi pembangunan yang menyoroti kemiskinan nelayan, efektivitas program, dan tata kelola perikanan di sisi lain. Buku ini sengaja tidak memihak salah satu kubu.

Realisme Morgenthau memberi buku ini kosakata untuk berbicara tentang kedaulatan dan kekuasaan tanpa jatuh ke romantisme sejarah semata, sementara matriks Bueger memberi kosakata untuk berbicara tentang kesejahteraan dan tata kelola tanpa kehilangan kaitannya dengan kepentingan nasional yang lebih besar. Dengan cara ini, cerita tentang Deklarasi Djuanda dan cerita tentang dermaga di Purworejo bisa dituturkan dalam satu tarikan napas yang sama, bukan sebagai dua bidang kajian yang kebetulan sama-sama menyebut kata "laut".

Gambar 1.1 Dimensi Kelautan Indonesia dalam Angka



Sumber: Rusianti, A. (2024). Kementerian Kelautan dan Perikanan RI.

1.4 Alur dan Peta Perjalanan Buku Ini

Perjalanan buku ini mengikuti delapan langkah pemikiran yang saling menyambung, seperti peta jalan berikut.

Gambar 1.2 Alur Delapan Langkah Buku Ini



Sumber: disusun penulis berdasarkan sistematika Bab I–XIX buku ini.

Bab II dan III menjawab pertanyaan "mengapa": mengapa negara berkepentingan atas laut (lewat realisme Morgenthau), dan bagaimana kepentingan itu pernah dibuktikan secara historis (lewat Deklarasi Djuanda). Bab IV memperkenalkan matriks Bueger (2015) sebagai alat pemetaan yang dipakai di seluruh bab berikutnya. Bab V dan VI menempatkan Indonesia dalam tata kelola laut global serta hierarki hukum yang mengikatnya. Bab VII menautkan semua itu ke arah politik kebijakan kelautan hari ini, sebelum tiga bab inti (VIII-X) menelusuri KNMP, peran nelayan, dan modernisasi kapal secara berurutan. Bab XI mengevaluasi seluruh kebijakan dengan matriks yang sama. Bab XII sampai XVII membandingkannya dengan pengalaman Filipina, Vietnam, Jepang, Tiongkok, serta Thailand dan Malaysia, dan dengan rezim pasar Uni Eropa dan Amerika Serikat. Bab XVIII menimbang KNMP dengan matriks Bueger berdasarkan perbandingan itu, dan Bab XIX menutup dengan merangkai kembali benang cerita dari Djuanda hingga KNMP.

1.5 Batas Cerita dan Sumber-Sumber yang Digunakan

Agar tetap fokus, buku ini membatasi diri pada satu irisan dari keamanan maritim yang luas, yaitu sisi perikanan dan kedaulatan sumber daya laut bukan pertahanan militer laut secara umum, bukan pula pelayaran niaga atau pariwisata bahari, meski keduanya akan disinggung bila relevan. Bahan penulisan digali dari tiga jenis sumber. Pertama, dokumen hukum primer: UNCLOS 1982, undang-undang nasional tentang perairan, kelautan, dan perikanan, serta peraturan menteri terkait. Kedua, data dan siaran resmi pemerintah, terutama dari Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Kementerian Koordinator Bidang Pangan, ditelusuri lewat pemberitaan yang dapat diverifikasi tanggal dan sumbernya. Ketiga, literatur akademik dengan Bueger (2015) sebagai kerangka analisis utama, Morgenthau (1948) sebagai fondasi teori kepentingan nasional, dan sejumlah artikel jurnal terbaru dari lingkungan Universitas Pertahanan

Republik Indonesia, termasuk karya Bayu Asih Yulianto dan Lukman Yudho Prakoso beserta koleganya (2023–2025), sebagai rujukan kontemporer tentang ancaman hibrida, kecerdasan buatan, dan diplomasi maritim di perairan Indonesia.

Batasan waktu juga perlu ditegaskan. Buku ini ditulis dan terus diperbarui sepanjang 2026, ketika sejumlah kebijakan yang dibahasnya dari revisi target lokasi KNMP hingga ratifikasi Konvensi ILO 188 masih berjalan dan berpotensi berubah setelah naskah ini rampung. Alih-alih menghindari ketidakpastian ini, buku ini justru menjadikannya bagian dari argumen: kepentingan nasional maritim bukan capaian yang sekali jadi lalu selesai, melainkan proses yang terus bergerak, direvisi, dan kadang mundur sebelum maju lagi persis seperti judul bab penutup buku ini menegaskan. Pembaca yang menemukan angka atau status kebijakan yang sudah berubah sejak penulisan disarankan memperlakukan itu bukan sebagai kesalahan, melainkan sebagai bukti hidup dari argumen utama buku ini.

BAB II

REALISME MORGENTHAU: MENGAPA NEGARA BERKEPENTINGAN ATAS LAUT

2.1 Kepentingan Nasional yang Didefinisikan sebagai Power

Sebelum masuk ke sejarah Deklarasi Djuanda, buku ini perlu berhenti sejenak pada pertanyaan yang lebih mendasar: mengapa sebuah negara, negara mana pun, berkepentingan atas lautnya? Jawaban yang dipakai buku ini bersandar pada karya klasik Hans J. Morgenthau, Politics Among Nations (1948), yang meletakkan dasar aliran realisme dalam hubungan internasional. Bagi Morgenthau, politik internasional pada intinya adalah perjuangan untuk kekuasaan, dan kepentingan nasional sebuah negara paling tepat dipahami bila didefinisikan dalam istilah power kemampuan suatu negara memengaruhi pikiran dan tindakan negara lain (Morgenthau, 1948). Definisi ini menggeser cara kita membaca kebijakan kelautan: bukan sekadar administrasi sumber daya alam, melainkan salah satu instrumen sebuah negara memperbesar dan mempertahankan kekuasaannya di antara negara-negara lain. Ketika

Indonesia mengklaim lautnya, membangun armada, atau menegakkan hukum di perairan yurisdiksinya, ia sedang dalam bahasa Morgenthau menegaskan kepentingan nasional yang didefinisikan sebagai power.

Penting dicatat bahwa Morgenthau menulis Politics Among Nations tidak dalam ruang hampa. Ia adalah seorang pengungsi Yahudi-Jerman yang meninggalkan Eropa menjelang Perang Dunia Kedua, dan karyanya lahir sebagai reaksi keras terhadap aliran idealisme atau liberalisme yang mendominasi hubungan internasional pada masa antarperang aliran yang percaya bahwa lembaga internasional, hukum, dan itikad baik semata sudah cukup untuk mencegah perang. Bagi Morgenthau, keyakinan itu naif dan justru berbahaya, karena ia mengabaikan watak dasar politik antarnegara sebagai perebutan kekuasaan yang tidak pernah benar-benar padam, hanya berubah bentuk. Pandangan ini kemudian dikenal sebagai realisme klasik, yang selama beberapa dekade menjadi arus utama dalam studi hubungan internasional sebelum ditantang oleh pendekatan lain seperti liberalisme institusional dan konstruktivisme, yang masing-masing menekankan peran kerja sama internasional dan pembentukan norma bersama. Buku ini tidak mengklaim realisme sebagai satu-satunya lensa yang benar sebagaimana akan terlihat di Bab II.5 tetapi memilihnya sebagai titik berangkat karena kesederhanaan dan kekuatan penjelasnya justru paling relevan untuk membaca tindakan-tindakan tegas seperti Deklarasi Djuanda, yang lahir bukan dari perundingan multilateral yang sabar, melainkan dari keputusan sepihak yang berani.

2.2 Enam Prinsip Realisme Politik

Morgenthau (1948) merangkum pijakan realismenya dalam enam prinsip. Pertama, politik seperti masyarakat pada umumnya tunduk pada hukum-hukum objektif yang berakar pada watak manusia yang tidak berubah, sehingga

teori politik yang rasional dapat disusun untuk memahaminya. Kedua, konsep kunci yang membedakan realisme dari pendekatan lain adalah kepentingan yang didefinisikan sebagai power; konsep inilah yang menjadikan politik sebagai bidang kajian yang otonom, terpisah dari bidang ekonomi, hukum, atau moral. Ketiga, power sebagai kategori memang berlaku universal dan objektif, tetapi maknanya tidak tetap selamanya ia berubah mengikuti konteks politik dan budaya suatu zaman. Keempat, realisme politik menyadari makna moral dari tindakan politik, namun juga menyadari adanya ketegangan yang tak terhindarkan antara tuntutan moral dan syarat keberhasilan politik. Kelima, realisme menolak menyamakan aspirasi moral satu bangsa tertentu dengan hukum moral yang berlaku universal bagi semesta. Keenam, realisme politik menjaga otonomi bidang politik: pertanyaan yang diajukan terhadap sebuah kebijakan adalah "bagaimana kebijakan ini memengaruhi kekuasaan bangsa?", bukan semata "apakah kebijakan ini sesuai hukum atau moral secara umum?" (Morgenthau, 1948). Keenam prinsip ini menjadi kacamata yang dipakai buku ini setiap kali membaca keputusan kelautan Indonesia dari Deklarasi Djuanda hingga Kampung Nelayan Merah Putih sebagai tindakan yang pertama-tama dijelaskan lewat kalkulasi kekuasaan, baru kemudian lewat pertimbangan lain.

2.3 Unsur Kekuatan Nasional (geografi, sumber daya alam, penduduk, moral bangsa)

Morgenthau (1948) juga merinci unsur-unsur yang membentuk kekuatan nasional suatu negara. Di antara sembilan unsur yang ia sebut geografi, sumber daya alam, kapasitas industri, kesiapan militer, jumlah penduduk, karakter nasional, moral bangsa, kualitas diplomasi, dan kualitas pemerintahan empat yang paling relevan untuk membaca Indonesia sebagai negara kepulauan adalah geografi, sumber daya alam, jumlah penduduk, dan moral bangsa. Geografi bagi Indonesia berarti posisi silang antara dua benua dan dua samudra, sekaligus

wilayah laut yang luasnya lebih besar dari daratan (lihat kembali data pada Bab I). Sumber daya alam berarti kekayaan hayati dan nonhayati laut yang diperebutkan, baik oleh nelayan domestik maupun kapal asing. Jumlah penduduk lebih dari 280 juta jiwa (Rusandi, 2024) berarti potensi sekaligus beban: berapa banyak dari mereka yang bisa dimobilisasi untuk menjaga dan memanfaatkan laut. Dan moral bangsa, unsur paling sulit diukur namun sering disebut paling menentukan, adalah sejauh mana masyarakat dan pemerintah Indonesia benar-benar meyakini dirinya sebagai bangsa maritim, bukan sekadar bangsa yang kebetulan dikelilingi laut.

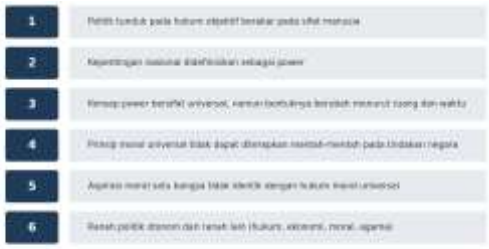
Lima unsur lain yang tidak dibahas rinci di sini tetap relevan sebagai latar belakang. Kapasitas industri Indonesia di sektor perikanan tercermin dari kondisi armada yang dibahas Bab X masih didominasi kapal kecil, tanda kapasitas industri yang belum sepenuhnya matang. Kesiapan militer tercermin dari kekuatan TNI Angkatan Laut dan Bakamla yang dibahas Bab VII, sementara kualitas diplomasi tercermin dari perjuangan Mochtar Kusumaatmadja memenangkan pengakuan UNCLOS yang dibahas Bab III. Karakter nasional dan kualitas pemerintahan, dua unsur yang oleh Morgenthau sendiri diakui paling sulit diukur secara objektif, akan terus muncul secara implisit sepanjang buku ini setiap kali dibahas bagaimana negara merespons cepat atau lambat, konsisten atau berubah-ubah tantangan yang dihadapinya di laut. Sembilan unsur ini, ditegaskan Morgenthau, tidak pernah berdiri sendiri; kelemahan pada satu unsur bisa dikompensasi unsur lain, tetapi kombinasi yang timpang pada akhirnya akan tampak dalam kemampuan riil sebuah negara mempertahankan kepentingannya persis pola yang akan berulang kali ditemukan buku ini ketika mengevaluasi kebijakan kelautan Indonesia di Bab XI.

Gambar 2.1 Sembilan Unsur Kekuatan Nasional (Morgenthau, 1948)



Sumber: diolah penulis dari Morgenthau (1948).

Gambar 2.2 Enam Prinsip Realisme Politik Morgenthau



2.4 Negara Kepulauan dalam Kacamata Realis

Bagi realis, geografi bukan sekadar peta ia adalah takdir strategis yang harus direspons lewat kebijakan. Negara kepulauan seperti Indonesia menghadapi persoalan yang tidak dialami negara kontinental: wilayahnya terpecah oleh laut, sehingga tanpa doktrin dan hukum yang menyatukan, laut yang seharusnya menjadi perekat bisa berubah menjadi celah yang memisahkan kedaulatan satu pulau dari pulau lain. Inilah persis persoalan yang dihadapi Indonesia pada dekade 1950-an, ketika aturan warisan kolonial masih memperlakukan tiap pulau sebagai unit teritorial terpisah dengan laut bebas di antaranya kerentanan geografis-politik yang, dalam kacamata realis, harus segera diperbaiki sebelum dimanfaatkan pihak lain. Bab III menunjukkan bagaimana

perbaikan itu, dalam wujud Deklarasi Djuanda, adalah tindakan realis dalam pengertian paling harfiah: mengubah geografi kerentanan menjadi geografi kekuatan.

Indonesia bukan satu-satunya negara yang menghadapi persoalan ini. Filipina, negara kepulauan lain di Asia Tenggara dengan lebih dari tujuh ribu pulau, menghadapi tantangan serupa dan turut memperjuangkan pengakuan status negara kepulauan dalam forum internasional yang sama dengan Indonesia, sebagaimana disinggung di Bab III.6. Jepang, meski secara hukum bukan tergolong negara kepulauan dalam pengertian UNCLOS, juga harus terus-menerus mengelola kedaulatan atas ribuan pulau kecilnya, termasuk lewat sengketa yang berkepanjangan atas pulau-pulau tak berpenghuni yang menentukan luas zona ekonomi eksklusifnya. Perbandingan ini menegaskan bahwa "takdir geografis" negara kepulauan bukanlah nasib yang pasif diterima, melainkan medan yang harus terus dikelola secara aktif lewat kebijakan — dan bahwa keberhasilan Indonesia lewat Deklarasi Djuanda memberi pelajaran yang kemudian turut memperkuat posisi diplomatik negara-negara kepulauan lain di meja perundingan UNCLOS.

2.5 Keterbatasan Realisme dan Kebutuhan Alat Analisis Tambahan

Meski berguna untuk menjelaskan mengapa negara berkepentingan atas laut, realisme Morgenthau punya keterbatasan yang perlu diakui sejak awal. Realisme klasik terlalu berpusat pada negara dan terlalu menyamakan keamanan dengan kekuatan militer atau diplomatik, sehingga kurang peka terhadap dimensi keamanan maritim yang tidak selalu berbentuk kekuasaan antarnegara misalnya kelestarian lingkungan laut, keberlanjutan ekonomi biru, atau kesejahteraan nelayan sebagai individu. Persoalan seperti IUU fishing, degradasi ekosistem pesisir, atau kerentanan nelayan tradisional sulit dijelaskan tuntas

hanya lewat kalkulasi power antarnegara. Karena itu, buku ini memerlukan alat analisis tambahan yang mampu memetakan dimensi-dimensi keamanan maritim secara lebih rinci, tanpa meninggalkan wawasan dasar realisme tentang pentingnya kepentingan nasional. Alat itu adalah matriks yang dikembangkan Christian Bueger (2015), yang diperkenalkan di Bab IV.

Kritik terhadap realisme sendiri bukan hal baru dalam disiplin hubungan internasional. Kaum liberal institusional menekankan bahwa kerja sama internasional lewat lembaga seperti PBB dan organisasi regional bisa mengurangi, bukan sekadar mencerminkan, persaingan kekuasaan antarnegara argumen yang relevan ketika buku ini nanti membahas kerja sama regional Indonesia lewat ASEAN, IORA, dan Coral Triangle Initiative di Bab V. Kaum konstruktivis, di sisi lain, berpendapat bahwa kepentingan nasional bukan sesuatu yang given secara objektif seperti diasumsikan realisme, melainkan dibentuk lewat norma, identitas, dan wacana bersama sudut pandang yang membantu menjelaskan mengapa "bangsa maritim" perlu terus-menerus digaungkan secara politik, seperti akan terlihat pada pembahasan Poros Maritim Dunia di Bab V, agar identitas itu benar-benar tertanam, bukan sekadar diasumsikan given oleh geografi. Buku ini tidak berusaha mendamaikan ketiga aliran ini secara teoretis, tetapi meminjam kekuatan masing-masing pada titik yang paling relevan: realisme untuk menjelaskan dorongan dasar di balik klaim wilayah, dan matriks Bueger yang secara implisit lebih dekat ke tradisi pemikiran keamanan non-tradisional untuk memetakan dimensi-dimensi yang luput dari realisme klasik.

2.6 Sorotan Global: keseimbangan kekuatan dan persaingan negara di laut

Kerangka realis Morgenthau tidak hanya relevan secara historis; ia terus terbukti dalam berita hari ini. Pada September 2025, ketegangan di Laut China

Selatan kembali memanas ketika militer Tiongkok memperingatkan Filipina agar menghentikan "provokasi" di perairan sengketa, sementara Amerika Serikat menegaskan dukungan penuh kepada sekutunya itu lewat latihan gabungan bersama Jepang di zona ekonomi eksklusif Filipina (CNBC Indonesia, 2025b). Persaingan kekuatan besar ini bukan sekadar berita luar negeri bagi Indonesia: klaim sepihak Tiongkok yang dikenal sebagai nine-dash line tumpang tindih dengan zona ekonomi eksklusif Indonesia di Laut Natuna Utara. Dinamika inilah yang oleh Morgenthau akan dibaca sebagai manifestasi murni dari perjuangan kekuasaan antarnegara di laut dan yang menjelaskan mengapa kepentingan nasional maritim Indonesia, termasuk yang tampak sesederhana pengelolaan kampung nelayan, tidak pernah benar-benar lepas dari kalkulasi geopolitik yang lebih besar.

Bagi Indonesia, Laut Natuna Utara bukan sekadar titik pada peta yang tumpang tindih dengan klaim negara lain; ia adalah laboratorium hidup bagi teori realisme itu sendiri. Kapal-kapal penjaga pantai dan kapal ikan Tiongkok berulang kali memasuki perairan yang diklaim Indonesia sebagai zona ekonomi eksklusifnya, memaksa Indonesia merespons lewat kombinasi protes diplomatik, pengerahan TNI Angkatan Laut dan Bakamla, serta sebagaimana akan dibahas di Bab IX pengerahan nelayan sendiri sebagai bentuk kehadiran non-militer. Pola respons berlapis ini persis mencerminkan apa yang oleh realis disebut sebagai "power dalam berbagai wujud": Indonesia tidak memiliki kekuatan angkatan laut yang sebanding dengan Tiongkok, sehingga kepentingan nasionalnya di Natuna harus dipertahankan lewat kombinasi diplomasi, hukum, kehadiran sipil, dan kekuatan militer terbatas sekaligus bukan lewat konfrontasi langsung yang kemungkinan besar akan kalah dalam kalkulasi kekuatan murni.

BAB III

DEKLARASI DJUANDA SEBAGAI BUKTI HISTORIS KEPENTINGAN NASIONAL MARITIM

3.1 Warisan Kolonial: Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939

Untuk memahami mengapa Deklarasi Djuanda diperlukan, kita harus kembali ke aturan yang berlaku sebelum republik ini genap berusia satu dekade. Sejak Proklamasi Kemerdekaan 1945, wilayah laut Indonesia masih tunduk pada produk hukum kolonial Hindia Belanda bernama Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939 atau TZMKO 1939 (Zaki, 2019). Ordonansi ini menetapkan lebar laut teritorial hanya tiga mil laut, diukur dari garis pantai di sekeliling masing-masing pulau secara terpisah bukan dari satu garis dasar yang menyatukan seluruh kepulauan (ITS News, 2024). Konsekuensinya ironis sekaligus berbahaya: laut-laut yang secara geografis berada di tengah wilayah Indonesia, seperti Laut Jawa, Laut Banda, dan Selat Makassar, secara hukum berstatus laut bebas internasional, sehingga kapal asing

termasuk kapal Belanda dapat berlayar bebas melintasinya (ITS News, 2024). Sebuah negara yang baru merdeka mendapati dirinya secara hukum masih "berlubang" di tengah wilayahnya sendiri.

Aturan tiga mil laut ini sendiri bukan aturan khas Hindia Belanda, melainkan kebiasaan internasional yang lazim dipakai negara-negara maritim Eropa sejak abad ke-18, konon berasal dari jarak jangkauan meriam pantai pada masa itu logika pertahanan yang sudah usang jauh sebelum ordonansi 1939 diterbitkan, apalagi bagi negara kepulauan seperti Indonesia yang wilayahnya justru sebagian besar terdiri dari laut, bukan daratan yang dikelilingi laut sempit seperti negara-negara Eropa. Menerapkan logika benua Eropa itu secara mentah-mentah pada geografi kepulauan tropis adalah, dalam bahasa Bab II, kegagalan menyesuaikan hukum dengan realitas unsur kekuatan nasional geografi Indonesia yang unik. Inilah salah satu alasan mengapa Deklarasi Djuanda, ketika akhirnya diumumkan, terasa begitu radikal: ia bukan sekadar merevisi angka mil laut, melainkan menolak logika dasar yang mendasari hukum laut teritorial warisan Eropa itu sendiri, dan menggantinya dengan logika baru yang lebih sesuai dengan watak geografis negara kepulauan.

3.2 Konteks Politik dan Keamanan 1957

Keresahan atas kondisi ini pertama kali dipicu oleh Chaerul Saleh, Menteri Negara Urusan Veteran pada masa itu, yang melihat kapal-kapal Belanda masih leluasa berlayar di Laut Jawa meski Indonesia telah merdeka lebih dari satu dekade (Hukumonline, 2023). Ia meminta Mochtar Kusumaatmadja yang baru saja menyelesaikan studi magister hukum di Yale Law School untuk menyusun konsep pembatasan baru (Hukumonline, 2023). Proses ini kemudian dilembagakan: pada 17 Oktober 1956, Perdana Menteri Ali Sastroamidjojo menyetujui gagasan pembaruan hukum laut, dan lewat Keputusan Perdana

Menteri Nomor 400/P.M./1956 dibentuklah panitia interdepartemental yang diketuai Kolonel Pirngadi untuk merancang undang-undang wilayah perairan Indonesia yang baru (Zaki, 2019). Panitia ini bekerja sekitar empat belas bulan. Namun sebelum rancangan itu sempat disahkan, Kabinet Ali Sastroamidjojo bubar dan digantikan oleh Kabinet Karya di bawah Perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja (Zaki, 2019).

Konteks politik 1957 tidak bisa dilepaskan dari suasana Indonesia yang masih bergejolak: sengketa Irian Barat dengan Belanda belum terselesaikan, pemberontakan daerah seperti PRRI/Permesta mulai bermunculan, dan hubungan Jakarta dengan Den Haag masih tegang meski kedaulatan sudah diakui sejak 1949. Dalam suasana seperti itu, kehadiran kapal-kapal Belanda yang masih bisa berlayar bebas di tengah kepulauan Indonesia bukan sekadar persoalan teknis hukum laut, melainkan pengingat harian bahwa kedaulatan yang diproklamasikan pada 1945 belum sepenuhnya utuh secara teritorial. Djuanda Kartawidjaja sendiri, seorang insinyur dan teknokrat yang dikenal pragmatis, memimpin Kabinet Karya yang secara eksplisit ingin menekankan kerja teknokratis di atas pertikaian ideologis partai-partai watak kepemimpinan yang tampak jelas dalam caranya menyelesaikan warisan panitia hukum laut yang sempat terkatung-katung di kabinet sebelumnya, tanpa banyak perdebatan politik yang berlarut-larut.

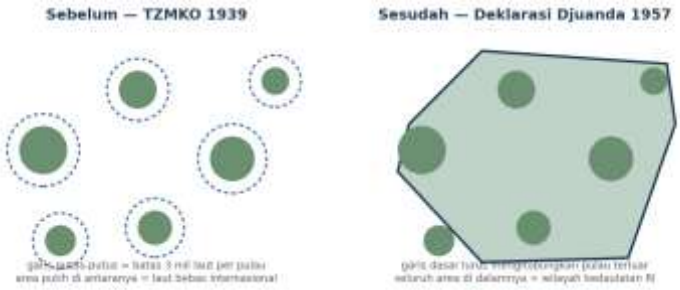
3.3 Isi dan Makna Deklarasi Djuanda

Pada 13 Desember 1957, di Pejambon, Jakarta, Perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja mengumumkan hasil kerja panitia tersebut ke hadapan publik (Zaki, 2019). Inti deklarasi ini adalah penegasan bahwa segala perairan yang mengelilingi, menghubungkan, dan terletak di antara pulau-pulau Indonesia bukan hanya jalur sempit tiga mil di sekeliling tiap pulau adalah bagian tak

terpisahkan dari wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (detikEdu, 2024). Secara teknis, ini berarti Indonesia mengganti cara pengukuran laut teritorial: bukan lagi dari garis pantai tiap pulau secara terpisah, melainkan dari satu garis dasar lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau terluar konsep yang kelak dikenal dunia sebagai prinsip negara kepulauan (ITS News, 2024). Dampaknya dramatis: luas wilayah laut yang diklaim Indonesia melonjak dari sekitar 1 juta kilometer persegi di bawah rezim TZMKO menjadi sekitar 3,1 juta kilometer persegi (detikEdu, 2024). Secara hukum nasional, deklarasi ini dikukuhkan lewat Undang-Undang Nomor 4/Prp/1960 tentang Perairan Indonesia (detikEdu, 2024).

Yang membuat Deklarasi Djuanda istimewa bukan hanya isinya, melainkan caranya diumumkan: sebagai pernyataan sepihak pemerintah, bukan hasil traktat atau kesepakatan dengan negara lain. Ini adalah pilihan strategis yang sadar diambil pemerintah Indonesia daripada menunggu forum internasional yang belum tentu berpihak, lebih baik menetapkan klaim terlebih dahulu dan memperjuangkan pengakuannya kemudian, sebuah strategi yang dalam istilah hubungan internasional kadang disebut sebagai "fait accompli" atau kenyataan yang sudah terjadi dan harus dihadapi pihak lain. Strategi semacam ini berisiko bisa memicu penolakan keras dari negara-negara yang dirugikan tetapi juga berpotensi mengubah norma internasional dari posisi yang lebih kuat, karena pihak yang mendeklarasikan sudah lebih dulu menguasai narasi dan fakta di lapangan. Bab III.6 akan menunjukkan bahwa strategi berisiko ini, pada akhirnya, terbukti berhasil.

Gambar 3.1 Prinsip Negara Kepulauan: Sebelum dan Sesudah Deklarasi Djuanda (skematis)



Sumber: ilustrasi skematis penulis berdasarkan UNCLOS (1982) dan uraian Bab III.

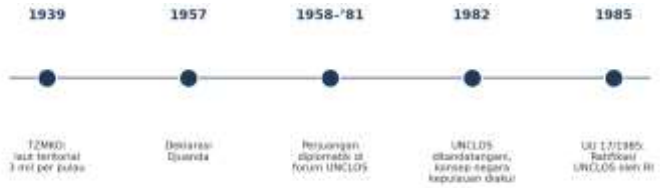
3.4 Djuanda sebagai Perwujudan Perluasan Power dan Kepentingan Nasional

Dibaca lewat kacamata Bab II, Deklarasi Djuanda adalah salah satu tindakan realis paling murni dalam sejarah diplomasi Indonesia. Ia tidak menunggu pengakuan hukum internasional yang berlaku saat itu yang masih menganut kaidah tiga mil laut sebagai kebiasaan internasional melainkan mendahuluinya lewat klaim sepihak yang kemudian diperjuangkan secara diplomatik selama puluhan tahun. Ini persis definisi kepentingan nasional yang didefinisikan sebagai power dalam pengertian Morgenthau (1948): Indonesia memperluas unsur geografi sebagai unsur kekuatan nasionalnya bukan lewat penaklukan militer, melainkan lewat keberanian hukum dan diplomasi. Djuanda, Chaerul Saleh, dan Mochtar Kusumaatmadja tiga tokoh yang paling sering disebut sebagai arsitek deklarasi ini (Hukumonline, 2023) pada dasarnya sedang mempraktikkan apa yang oleh Morgenthau disebut kualitas diplomasi, salah satu unsur kekuatan nasional yang paling bergantung pada keberanian dan kecakapan segelintir orang di momen yang tepat.

Menariknya, tindakan ini juga menunjukkan bagaimana unsur-unsur kekuatan nasional dalam kerangka Morgenthau (Bab II.3) bisa saling mengompensasi satu sama lain. Pada 1957, kesiapan militer Indonesia jauh dari

memadai untuk memaksakan klaim teritorial lewat kekuatan senjata; angkatan lautnya masih dalam tahap pembentukan awal, jauh dari sebanding dengan kekuatan maritim negara-negara Barat yang berkeberatan atas klaim ini. Namun kelemahan pada unsur kesiapan militer ini dikompensasi penuh oleh kekuatan pada unsur kualitas diplomasi dan tidak kalah penting keberanian mengambil risiko politik. Djuanda dan timnya memahami bahwa dalam sistem hukum internasional, preseden dan konsistensi klaim kadang bisa mengalahkan kekuatan militer semata, asalkan diperjuangkan dengan sabar dan meyakinkan di forum yang tepat. Pelajaran ini akan terus relevan hingga Bab XI, ketika buku ini mengevaluasi apakah kombinasi serupa kelemahan pada satu dimensi dikompensasi kekuatan pada dimensi lain juga berlaku pada kebijakan kelautan Indonesia hari ini.

Gambar 3.2 Dari Deklarasi Sepihak ke Pengakuan Global: Milestone Konsep Negara Kepulauan



Sumber: diolah dari UNCLOS (1982); UU Nomor 17 Tahun 1985; Kemenkomarinvest (2023).

3.5 Wawasan Nusantara dan Warisannya bagi Kebijakan Hari Ini

Prinsip yang diletakkan Deklarasi Djuanda kemudian berkembang menjadi doktrin yang lebih luas: Wawasan Nusantara, cara pandang yang menyatukan darat, laut, dan udara Indonesia sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial-budaya, dan pertahanan-keamanan yang utuh. Wawasan ini bukan sekadar warisan sejarah yang selesai di tahun 1957; ia adalah fondasi yang masih dipakai untuk membenarkan hampir setiap kebijakan kelautan Indonesia setelahnya dari penetapan Zona Ekonomi Eksklusif, konsep Poros Maritim

Dunia, hingga program-program seperti Kampung Nelayan Merah Putih yang dibahas di Bab VIII. Setiap kali pemerintah membangun dermaga di kampung nelayan terpencil, ia sesungguhnya sedang menegaskan kembali klaim yang sama: bahwa laut di sekitar, di antara, dan di dalam kepulauan Indonesia adalah satu wilayah kedaulatan yang utuh, bukan kumpulan pulau yang kebetulan berdekatan.

Kata "Nusantara" sendiri jauh lebih tua dari Deklarasi Djuanda. Secara etimologis, ia berasal dari bahasa Jawa Kuno nusa (pulau) dan antara (seberang atau luar) dan pertama kali tercatat dalam prasasti lempengan tembaga bertanggal 1305 serta manuskrip Jawa abad ke-14 dan ke-15, termasuk Kakawin Nagarakertagama karya Mpu Prapanca (Goodnewsfromindonesia.id, 2022). Konsep kesatuan yang dikandungnya bahkan bisa ditarik lebih jauh ke belakang, ke gagasan Cakrawala Mandala Dwipantara yang diusung Raja Kertanegara dari Kerajaan Singhasari untuk menyatukan kerajaan-kerajaan di kepulauan seberang sebagai benteng menghadapi ancaman Dinasti Yuan dari Tiongkok (Goodnewsfromindonesia.id, 2022). Gagasan itu diteruskan Mahapatih Gadjah Mada lewat Sumpah Palapa pada 1336, sebuah ikrar untuk tidak menikmati kesenangan duniawi sebelum seluruh Nusantara yang menurut Kitab Pararaton dan Kakawin Nagarakertagama mencakup wilayah yang kini menjadi sebagian besar Indonesia ditambah Semenanjung Melayu tunduk dalam kesatuan (Bisnis.com, 2022). Setelah Majapahit runtuh, istilah ini sempat "kehilangan gemanya" selama ratusan tahun, sebelum dihidupkan kembali oleh para nasionalis pada era pergerakan dan akhirnya, sebagaimana dicatat sejumlah pengamat, disebut secara eksplisit sebagai konsep kewilayahan dalam Deklarasi Djuanda pada 13 Desember 1957 (Berita Harian, 2018). Rangkaian sejarah inilah yang membuat Wawasan Nusantara terasa lebih dari sekadar doktrin hukum tata negara modern ia adalah kelanjutan dari cita-cita kesatuan yang sudah dicoba

diwujudkan, dengan cara dan kekuatan yang berbeda-beda, sejak berabad-abad sebelum Republik Indonesia berdiri.

3.6 Sorotan Global: perjuangan diplomatik hingga pengakuan status negara kepulauan dalam UNCLOS 1982

Klaim yang diumumkan Djuanda pada 1957 tidak serta-merta diakui dunia. Sejumlah negara maritim besar, termasuk Amerika Serikat dan Australia, menentang konsep negara kepulauan karena dikhawatirkan mempersempit kebebasan navigasi internasional (ITS News, 2024). Diperlukan hampir seperempat abad perjuangan diplomatik dengan Mochtar Kusumaatmadja, yang kemudian menjadi Menteri Luar Negeri, sebagai salah satu juru runding utamanya sebelum prinsip negara kepulauan akhirnya diadopsi secara resmi dalam Konvensi Hukum Laut PBB (UNCLOS) 1982, khususnya pada bagian yang secara spesifik mengatur negara kepulauan (Goodnewsfromindonesia.id, 2020). Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985. Sebagai pengakuan atas jasa ini, pemerintah menetapkan 13 Desember sebagai Hari Nusantara lewat Keputusan Presiden Nomor 126 Tahun 2001 (ITS News, 2024). Kisah ini penting diingat bukan hanya sebagai nostalgia sejarah, tetapi sebagai pengingat bahwa pengakuan internasional atas kepentingan nasional tidak datang otomatis ia diperjuangkan, dan perjuangan serupa, dalam bentuk berbeda, masih berlangsung hari ini setiap kali Indonesia menghadapi tantangan di Laut Natuna Utara atau merundingkan batas maritim dengan negara tetangga.

Perjuangan itu berlangsung dalam forum yang sangat panjang dan melelahkan: Konferensi Hukum Laut PBB Ketiga (UNCLOS III), yang bersidang secara berkala dari 1973 hingga 1982 dan melibatkan hampir seluruh negara anggota PBB saat itu. Indonesia, bersama negara kepulauan lain seperti Filipina dan Fiji, membentuk semacam koalisi informal untuk mendesak agar prinsip

negara kepulauan diakui sebagai kategori hukum baru dalam hukum laut internasional bukan sekadar pengecualian teknis, melainkan status yang setara dengan negara pantai dan negara daratan. Hasil akhirnya, konvensi yang ditandatangani di Montego Bay, Jamaika, pada 10 Desember 1982, memuat Bab IV yang secara khusus mengatur negara kepulauan (archipelagic states) sebuah bab yang secara langsung mewarisi logika yang sudah dirintis Deklarasi Djuanda seperempat abad sebelumnya. Bahwa sebuah gagasan yang pada 1957 dianggap sepihak dan kontroversial bisa menjadi bab tersendiri dalam konvensi hukum laut paling penting di dunia adalah bukti paling konkret dari argumen realis Bab II: kepentingan nasional yang diperjuangkan secara konsisten dan sabar, pada akhirnya, mampu mengubah arsitektur hukum internasional itu sendiri, bukan hanya menyesuaikan diri padanya.

BAB IV

MATRIKS BUEGER SEBAGAI PETA ANALISIS

4.1 Problem Konseptual "Keamanan Maritim"

Keamanan maritim adalah kata kunci yang menjadi salah satu buzzword paling populer dalam hubungan internasional kontemporer, dipakai oleh angkatan laut, penjaga pantai, badan lingkungan, hingga lembaga pembangunan untuk membingkai ulang pekerjaan mereka (Bueger, 2015). Popularitas ini punya harga: hingga kini belum ada konsensus internasional tentang apa sebenarnya yang dimaksud dengan keamanan maritim. Bueger (2015) memperingatkan bahwa buzzword memudahkan koordinasi aksi lintas lembaga dan negara tanpa perlu kesepakatan definisi yang ketat, tetapi risikonya nyata: perbedaan kepentingan dan konflik politik bisa tersamarkan di balik istilah yang terkesan netral. Dua jalan yang biasa ditempuh untuk mendefinisikan keamanan maritim, menurut Bueger, sama-sama bermasalah pendekatan "daftar belanja" yang sekadar mendaftar ancaman

tanpa prioritas, dan pendekatan normatif yang menyamakan keamanan maritim dengan cita-cita "ketertiban yang baik di laut" tanpa merinci ketertiban macam apa dan milik siapa. Sebagai jalan keluar, Bueger (2015) mengusulkan matriks relasional: alih-alih mendefinisikan keamanan maritim secara tunggal, ia dipetakan lewat hubungannya dengan empat konsep yang sudah mapan.

Persoalan definisi ini bukan sekadar perdebatan akademik yang jauh dari kepentingan praktis. Dalam studi keamanan yang lebih luas, ada aliran pemikiran yang disebut teori sekuritisasi gagasan bahwa suatu isu menjadi "isu keamanan" bukan karena sifat objektifnya, melainkan karena berhasil dibingkai dan diterima publik sebagai ancaman eksistensial yang memerlukan tindakan luar biasa. Dibaca lewat lensa ini, pertanyaan "apa itu keamanan maritim" sesungguhnya adalah pertanyaan tentang siapa yang berkuasa membingkai laut sebagai ruang keamanan, dan kepentingan siapa yang paling diuntungkan oleh pembingkaian itu. Ketika pemerintah Indonesia membingkai IUU fishing sebagai ancaman keamanan nasional, bukan sekadar pelanggaran administratif, ia sedang melakukan sekuritisasi yang berimplikasi luas: membuka jalan bagi penggunaan sumber daya negara yang lebih besar, termasuk pelibatan TNI Angkatan Laut, untuk menanganinya. Kesadaran ini penting dipegang sepanjang buku ini, karena setiap kali sebuah kebijakan "dibingkai" sebagai bagian dari kepentingan nasional maritim dari KNMP hingga modernisasi kapal pembingkaian itu sendiri adalah tindakan politik yang patut dicermati, bukan sekadar deskripsi netral atas fakta di lapangan.

4.2 Empat Hasil dan Konsep Terkait

Keempat konsep itu adalah sea power, marine safety, blue economy, dan human security (Bueger, 2015). Sea power menyangkut peran kekuatan militer dan dimensi maritim dari perang antarnegara serta ancaman terhadap

kelangsungan hidup bangsa di sinilah peran tradisional angkatan laut dan lembaga keamanan maritim, termasuk patroli dan penegakan batas wilayah laut. Marine safety menyangkut regulasi pelayaran, keamanan pelabuhan, keselamatan awak kapal, serta operasi pencarian dan pertolongan, termasuk perlindungan lingkungan laut. Blue economy menyangkut peluang ekonomi yang ditawarkan laut, dari ekstraksi sumber daya hingga pariwisata, sekaligus penegakan hukum atas pemanfaatan sumber daya itu termasuk memberantas perompakan dan penyelundupan. Human security mempertimbangkan kondisi hidup masyarakat pesisir yang bergantung pada laut, terutama ketahanan pangan mereka dan risiko termarjinalkan oleh pemerintah yang berorientasi darat, dengan sorotan khusus pada IUU fishing dan perdagangan manusia. Keamanan maritim, dalam kerangka ini, adalah ruang perpotongan keempat konsep tersebut (lihat Gambar 4.1) bukan konsep kelima yang berdiri sendiri.

Setiap konsep dalam matriks ini sesungguhnya berasal dari tradisi keilmuan yang berbeda-beda, dan itulah yang membuat matriks Bueger unik. Sea power berakar pada studi strategi klasik, dari pemikir seperti Alfred Thayer Mahan yang menekankan pentingnya kekuatan angkatan laut bagi negara besar. Marine safety berakar pada hukum maritim teknis dan regulasi keselamatan pelayaran internasional yang dikembangkan organisasi seperti IMO. Blue economy berakar pada ekonomi pembangunan dan ekonomi kelautan, yang belakangan menjadi kosakata favorit lembaga pembangunan seperti Bank Dunia. Dan human security berakar pada studi keamanan manusia yang berkembang pasca-Perang Dingin, terutama sejak Laporan Pembangunan Manusia PBB 1994 mempopulerkan gagasan bahwa keamanan sejati bukan hanya soal negara terbebas dari serangan, melainkan individu terbebas dari rasa takut dan rasa kekurangan. Dengan menyatukan empat tradisi keilmuan yang biasanya berjalan sendiri-sendiri ini dalam satu matriks, Bueger (2015) pada dasarnya menawarkan bahasa bersama

yang memungkinkan ahli strategi militer, insinyur pelayaran, ekonom kelautan, dan pekerja kemanusiaan berbicara tentang keamanan maritim dalam kerangka yang sama sebuah jembatan lintas disiplin yang jarang ditemukan dalam literatur keamanan tradisional.

Gambar 4.1 Matriks Keamanan Maritim (diadaptasi dari Bueger, 2015)



Sumber: diadaptasi dari Bueger (2015).

4.3 Jembatan Teoretis: dari power Morgenthau ke keamanan multidimensi

Matriks Bueger tidak menggantikan realisme Morgenthau yang dibahas di Bab II; ia melengkapinya. Sea power dalam matriks Bueger pada dasarnya adalah power dalam pengertian Morgenthau (1948) yang diterapkan secara spesifik di ranah maritim kekuatan militer, kesiapan, dan kemampuan menegakkan klaim wilayah. Namun tiga konsep lain dalam matriks marine safety, blue economy, dan human security menjangkau wilayah yang oleh realisme klasik cenderung diabaikan atau dianggap sekunder: keselamatan teknis, kemakmuran ekonomi, dan kesejahteraan individu warga pesisir. Dengan menempatkan keempatnya sejajar, bukan berjenjang, matriks Bueger memungkinkan buku ini membaca kebijakan seperti Kampung Nelayan Merah Putih bukan hanya sebagai proyek ekonomi atau sosial semata, melainkan juga

sebagai bagian dari cara negara memperluas kehadiran dan kekuasaannya di laut persis seperti yang diramalkan kerangka Morgenthau di Bab II.

Gambar 4.2 Operasionalisasi Matriks Bueger untuk Konteks Perikanan Indonesia



Sumber: diolah dari Bueger, C. (2015). What is maritime security? Marine Policy, 53, 159–164; analisis penulis.

4.4 Operasionalisasi Matriks untuk Konteks Perikanan Indonesia

Diterapkan pada konteks perikanan Indonesia, keempat dimensi matriks Bueger bisa dirinci sebagai berikut. Pada dimensi sea power, ini berarti patroli Bakamla, TNI Angkatan Laut, dan kapal pengawas KKP menghadapi kapal asing yang melanggar Zona Ekonomi Eksklusif, terutama di Laut Natuna Utara. Pada dimensi marine safety, ini berarti keselamatan pelayaran kapal nelayan, kelayakan alat tangkap, dan kesiapan pencarian-pertolongan di laut. Pada dimensi blue economy, ini berarti nilai ekonomi hasil tangkapan dan budi daya, termasuk infrastruktur seperti dermaga dan cold storage yang dibangun lewat Kampung Nelayan Merah Putih. Dan pada dimensi human security, ini berarti kesejahteraan nelayan kecil dan tradisional, perlindungan mereka dari eksploitasi di kapal, serta ketahanan pangan masyarakat pesisir. Pembagian ini menjadi kerangka kerja yang dipakai berulang kali di Bab VIII–X.

Operasionalisasi ini juga memerlukan kejelasan tentang siapa aktor utama di tiap dimensi, karena satu instansi jarang bertanggung jawab penuh atas satu dimensi saja. Pada dimensi sea power, aktor utamanya adalah Bakamla, TNI Angkatan Laut, dan Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) di bawah KKP tiga lembaga yang wewenangnya kerap beririsan, sebagaimana akan dibahas di Bab VII.3. Pada dimensi marine safety, aktornya mencakup Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, Kementerian Perhubungan lewat regulasi pelayaran, dan Badan SAR Nasional. Pada dimensi blue economy, aktornya adalah KKP secara keseluruhan bersama pemerintah daerah dan sektor swasta perikanan. Dan pada dimensi human security, aktornya melibatkan KKP, Kementerian Sosial, BPJS Ketenagakerjaan, serta organisasi masyarakat sipil seperti Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia yang datanya dirujuk di Bab IX. Kompleksitas kelembagaan semacam ini banyak aktor untuk satu dimensi, satu aktor untuk banyak dimensi adalah salah satu alasan mengapa Bab VII perlu membahas koordinasi antar-lembaga secara khusus.

4.5 Indikator Penilaian untuk Bab-Bab Berikutnya

Agar analisis di bab-bab selanjutnya tidak berhenti pada deskripsi, buku ini memakai empat pertanyaan sederhana yang diturunkan dari matriks Bueger sebagai indikator penilaian. Pada dimensi sea power: apakah kebijakan memperkuat kemampuan negara mengawasi dan menegakkan klaim di lautnya? Pada dimensi marine safety: apakah kebijakan meningkatkan keselamatan orang dan kapal di laut? Pada dimensi blue economy: apakah kebijakan memperbesar dan mempermudah pemanfaatan ekonomi laut secara sah? Dan pada dimensi human security: apakah kebijakan memperbaiki kesejahteraan dan martabat masyarakat pesisir yang paling rentan? Empat pertanyaan inilah yang akan diajukan berulang kali kepada hierarki hukum di Bab VI, arah politik di Bab VII,

dan ketiga bab tentang KNMP, nelayan, dan kapal (Bab VIII–X) sebelum semuanya dirangkum kembali dalam evaluasi di Bab XI.

Penting ditegaskan bahwa keempat indikator ini bersifat kualitatif, bukan kuantitatif buku ini tidak berpretensi menghitung skor numerik yang presisi untuk setiap kebijakan, melainkan menilai secara relatif: apakah suatu kebijakan condong kuat, sedang, tidak langsung, atau minim pengaruhnya pada tiap dimensi, sebagaimana kelak divisualisasikan dalam skor ringkas di Gambar 11.1. Pendekatan kualitatif ini dipilih secara sadar. Data kuantitatif yang cukup rinci untuk membangun indeks keamanan maritim yang benar-benar terukur misalnya jumlah jam patroli per kilometer perairan, atau persentase nelayan yang benar-benar terlindungi asuransi sebagian besar belum tersedia secara terbuka dan konsisten di Indonesia. Ketimbang memaksakan angka yang bisa menyesatkan karena data yang tidak lengkap, buku ini memilih penilaian kualitatif yang transparan tentang dasar pertimbangannya, sehingga pembaca bisa menilai sendiri apakah penilaian itu masuk akal berdasarkan bukti yang disajikan di tiap bab.

4.6 Sorotan Global: matriks sebagai kerangka lintas negara

Matriks Bueger bukan alat yang dirancang khusus untuk konteks Indonesia; ia dipakai secara luas dalam kajian keamanan maritim di kawasan lain. Sebagai contoh, kajian yang diterbitkan Baldıran dan Bolat (2025) memakai matriks yang sama untuk membedah keamanan maritim Arktik, memetakan sengketa antarnegara ke dimensi sea power, kecelakaan pelayaran ke dimensi marine safety, IUU fishing ke dimensi blue economy, dan perdagangan manusia ke dimensi human security persis pembagian yang dipakai buku ini untuk kasus Indonesia. Penggunaan lintas negara ini menunjukkan bahwa matriks Bueger cukup lentur untuk diterapkan pada konteks geografis dan politik yang sangat

berbeda, dari perairan tropis kepulauan hingga lautan kutub, tanpa kehilangan daya jelasnya sebagai alat pemetaan.

Fleksibilitas ini juga menjelaskan mengapa matriks Bueger, meski diterbitkan dalam jurnal kajian Eropa, dengan cepat diadopsi peneliti di luar lingkaran akademik Barat, termasuk di lingkungan Universitas Pertahanan Republik Indonesia yang karya-karyanya dirujuk sepanjang buku ini (Bab I.3 dan I.5). Kerangka semacam ini berbeda dari banyak teori keamanan yang lahir dari pengalaman spesifik Perang Dingin atau konflik Eropa dan sulit diterapkan di luar konteks aslinya; matriks Bueger, karena dibangun dari hubungan antarkonsep yang relatif universal, bisa "diisi" dengan konten lokal apa pun perompakan di Selat Malaka, sengketa perbatasan di Laut Natuna Utara, atau mencairnya es di Kutub Utara tanpa perlu mengubah struktur dasarnya. Inilah yang membuatnya cocok dipakai sebagai kerangka kerja utama buku ini: ia cukup umum untuk menampung seluruh kompleksitas kebijakan kelautan Indonesia dari Bab V hingga Bab X, namun cukup spesifik untuk menghasilkan penilaian yang bisa dibandingkan antarbab.

BAB V

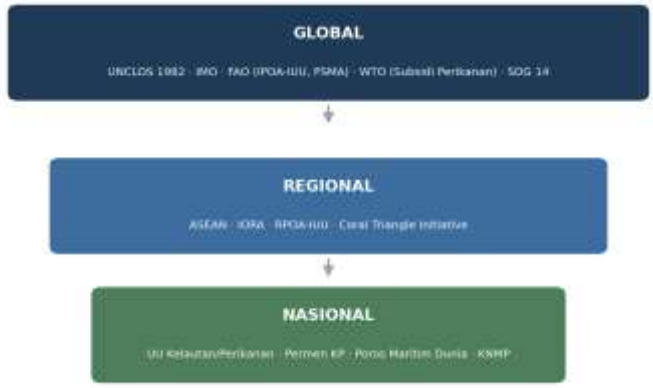
DIMENSI GLOBAL KEAMANAN MARITIM

5.1 Tata Kelola Laut Global: UNCLOS, IMO, FAO

Tidak ada kebijakan kelautan nasional yang lahir di ruang kosong. Indonesia beroperasi di dalam tata kelola laut global yang dibentuk oleh sejumlah rezim dan lembaga internasional. UNCLOS 1982, yang dibahas rinci kaitannya dengan Indonesia di Bab III dan VI, berfungsi sebagai semacam "konstitusi laut" yang menetapkan hak dan kewajiban negara pantai, negara kepulauan, dan negara lain di berbagai zona maritim. International Maritime Organization (IMO), badan khusus PBB untuk pelayaran, mengatur keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran laut lewat konvensi-konvensi seperti SOLAS dan MARPOL relevan langsung dengan dimensi marine safety dalam matriks Bueger. Sementara itu, Food and Agriculture Organization (FAO) memegang peran sentral dalam tata kelola perikanan global, mulai dari Kode Etik Perikanan yang Bertanggung Jawab (1995) hingga sejumlah instrumen anti-IUU fishing yang dibahas pada subbab berikut. Ketiga lembaga ini UNCLOS sebagai

kerangka hukum, IMO untuk keselamatan pelayaran, dan FAO untuk perikanan membentuk lapisan tata kelola global yang menaungi kebijakan kelautan setiap negara pantai, termasuk Indonesia (lihat Gambar 5.1).

Gambar 5.1 Lapisan Tata Kelola Laut: dari Global ke Nasional



Sumber: disusun penulis berdasarkan uraian Bab V.

5.2 Agenda Global Perikanan: IPOA-IUU, PSMA, SDG 14, aturan subsidi perikanan

Di bawah payung FAO, sejumlah instrumen dirancang khusus untuk memerangi IUU fishing. International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate IUU Fishing (IPOA-IUU), diadopsi FAO pada 2001, adalah instrumen tidak mengikat pertama yang meletakkan agenda global anti-IUU fishing. Instrumen yang lebih kuat menyusul: Agreement on Port State Measures (PSMA), diadopsi 2009 dan mulai berlaku pada 5 Juni 2016, adalah perjanjian internasional mengikat pertama yang secara spesifik menyasar IUU fishing dengan mewajibkan negara pelabuhan menolak kapal yang terindikasi terlibat praktik tersebut. Indonesia meratifikasi PSMA lewat Peraturan Presiden Nomor 43 Tahun 2016. Namun implementasinya masih jauh dari optimal: hingga 2023, PSMA baru diterapkan di empat dari sekitar 2.500 pelabuhan Indonesia jauh di

bawah Thailand yang sudah menerapkannya di 26 pelabuhan (Mongabay, 2023). Pada level tujuan pembangunan global, Target SDG 14.6 mengamanatkan penghapusan subsidi perikanan yang mendorong penangkapan berlebih dan IUU fishing, semula ditargetkan rampung pada 2020. Target itu baru benar-benar terwujud lewat instrumen mengikat lima tahun kemudian: Perjanjian Subsidi Perikanan WTO, disepakati pada 2022, akhirnya mulai berlaku pada 15 September 2025 setelah diratifikasi lebih dari dua pertiga anggota WTO (IISD, 2025). Perjanjian ini melarang subsidi untuk kapal yang terlibat IUU fishing, penangkapan di stok ikan yang sudah tereksploitasi berlebih, dan penangkapan di laut lepas tanpa pengawasan organisasi pengelolaan perikanan regional (IISD, 2025) pengingat bahwa agenda global memerangi IUU fishing terus bergerak, bahkan ketika prosesnya jauh lebih lambat dari target semula.

Rangkaian instrumen ini juga menunjukkan pola umum dalam tata kelola global: instrumen tidak mengikat (soft law) seperti IPOA-IUU biasanya muncul lebih dulu sebagai uji coba konsensus, sebelum secara bertahap "mengeras" menjadi instrumen mengikat (hard law) seperti PSMA dan Perjanjian Subsidi Perikanan WTO begitu cukup banyak negara menyepakati urgensinya. Pola pengerasan bertahap ini memberi negara berkembang seperti Indonesia waktu untuk menyesuaikan kapasitas kelembagaannya, tetapi juga berarti standar global terus bergerak naik apa yang dianggap cukup pada 2001 tidak lagi dianggap cukup pada 2025. Bagi Indonesia, konsekuensinya adalah kebutuhan pembaruan regulasi domestik yang terus-menerus, sebagaimana akan terlihat pada hierarki hukum di Bab VI: Permen 39/2019 yang mengimplementasikan PSMA sudah perlu diperbarui lagi lewat Kepmen 79/2025 hanya enam tahun kemudian, mengikuti standar global yang terus bergerak.

Kotak 5.1

Seberapa Sehat Laut Dunia? Angka FAO 2025

Pada Juni 2025, FAO merilis apa yang disebutnya penilaian paling rinci tentang stok ikan laut dunia sejauh ini, mencakup 2.570 stok ikan di seluruh wilayah penangkapan FAO, dengan masukan lebih dari 650 pakar dari lebih dari 200 lembaga di lebih dari 90 negara. Hasilnya: 64,5 persen stok berada pada tingkat yang berkelanjutan secara biologis, dan 35,5 persen tergolong ditangkap berlebih (FAO, 2025a).

Catatan edisi (per Oktober 2026): The State of World Fisheries and Aquaculture 2026 dirilis 16 Juni 2026 di Our Ocean Conference, Mombasa. Mongabay melaporkan angka 62,4 persen stok berkelanjutan, turun 2,1 poin, dari 2.665 stok yang dinilai, dan produksi 235 juta ton pada 2024 (Mongabay, 2026). Selisih 2,1 poin itu konsisten dengan angka 64,5 persen di atas sebagai angka sebelumnya, tetapi jumlah stoknya berbeda (2.570 dan 2.665) dan angka 2026 berasal dari media, bukan dari laporan FAO yang dibaca langsung. Pembaca sebaiknya memeriksa laporan FAO edisi terbaru sebelum mengutip salah satunya.

Kedua angka itu perlu dibaca berdampingan dengan angka ketiga. FAO (2025a) mencatat bahwa 77,2 persen hasil tangkapan, ditimbang menurut produksi, berasal dari stok yang berkelanjutan. Satu cara membaca selisih ini, dan ini bacaan penulis, bukan kesimpulan FAO: jumlah stok yang bermasalah lebih besar daripada porsi tangkapan yang bermasalah, sehingga pertanyaan tata kelola tidak hanya soal perikanan besar, tetapi juga soal banyak stok yang kurang terpantau. Pertanyaan itulah yang membuat program berbasis kampung nelayan, yang bekerja dengan nelayan kecil, relevan dibicarakan dalam kerangka tata kelola global.

5.3 Lanskap Geopolitik Indo-Pasifik dan Posisi Indonesia

Indonesia bukan negara pengklaim (claimant state) dalam sengketa Laut China Selatan, namun posisinya jauh dari netral secara geografis: klaim sembilan garis putus-putus (nine-dash line) yang diajukan Tiongkok tumpang tindih dengan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia di Laut Natuna Utara, sebagaimana disinggung di Bab II. Ketegangan yang terus memanas antara Tiongkok dan negara-negara ASEAN lain seperti Filipina termasuk insiden dan latihan

gabungan yang melibatkan Amerika Serikat dan Jepang sepanjang 2025 (CNBC Indonesia, 2025b) menempatkan Indonesia pada posisi yang secara diplomatik rumit: menjaga prinsip politik luar negeri "bebas aktif" sembari memastikan kepentingan nasionalnya di Natuna tidak terganggu oleh rivalitas kekuatan besar. Dalam banyak forum, Indonesia memosisikan diri sebagai penengah yang mendorong penyelesaian lewat kerangka ASEAN, termasuk perundingan Code of Conduct di Laut China Selatan yang hingga kini belum tuntas. Lanskap ini menegaskan argumen Bab II: kepentingan nasional maritim Indonesia tidak pernah bisa dilepaskan dari kalkulasi geopolitik kekuatan besar di sekitarnya.

Istilah "Indo-Pasifik" sendiri, yang belakangan menggantikan istilah lama "Asia-Pasifik" dalam wacana kebijakan luar negeri banyak negara, mencerminkan pergeseran cara pandang geopolitik yang menyatukan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik sebagai satu teater strategis yang saling terhubung pandangan yang secara geografis sangat menguntungkan Indonesia, karena posisinya persis di titik pertemuan keduanya (lihat kembali Bab I.1). ASEAN sendiri telah merumuskan Outlook ASEAN tentang Indo-Pasifik yang menekankan sentralitas ASEAN dan pendekatan inklusif, bukan konfrontatif, terhadap dinamika kawasan pendekatan yang sejalan dengan prinsip bebas aktif Indonesia. Namun sentralitas ASEAN ini terus diuji oleh kenyataan bahwa kekuatan-kekuatan besar di luar kawasan Amerika Serikat, Tiongkok, bahkan Jepang dan Australia lewat kerja sama seperti Quad memiliki kepentingan dan kapasitas jauh lebih besar untuk membentuk agenda keamanan maritim regional dibanding negara-negara ASEAN secara individual, termasuk Indonesia. Realitas ketimpangan kekuatan inilah yang membuat Bab XI.6 nanti mempertanyakan sejauh mana Indonesia benar-benar berperan sebagai pembentuk agenda, bukan sekadar pihak yang beradaptasi terhadapnya.

Gambar 5.2 Jejaring Kerja Sama Regional Indonesia dalam Tata Kelola Laut



Sumber: diolah dari Wikipedia, "Indian Ocean Rim Association" (t.t.); Sekretariat Negara RI (t.t.), "Enam Kepala Negara Deklarasikan CTI-CFF"; uraian Bab V.

Kotak 5.2

Kode Etik Laut Cina Selatan: Target 2026 dan Empat Ganjalan

Perundingan Code of Conduct (COC) Laut Cina Selatan sudah disebut di subbab ini sebagai urusan yang belum tuntas. Kotak ini menambahkan apa yang dapat ditelusuri dari sumber bertanggal. Menurut ANTARA (English, 2026d), para menteri luar negeri ASEAN dalam retret di Cebu, Filipina, pada 29 Januari 2026 menegaskan kembali komitmen untuk menuntaskan negosiasi COC pada 2026. Mereka berjanji berupaya menyelesaikan COC yang efektif dan substantif, sejalan dengan hukum internasional, khususnya UNCLOS 1982, serta menyerukan pelaksanaan penuh Deklarasi Tata Perilaku (DoC) 2002.

Tenggat itu tidak berdiri di atas kesepakatan yang rampung. Menteri Luar Negeri Filipina Theresa Lazaro, dalam konferensi pers 14 Juli 2025, menyebut empat isu yang masih dibahas ASEAN dan Tiongkok: hubungan COC dengan DoC yang tidak mengikat; apakah dokumen akhir akan mengikat secara hukum; cakupan geografisnya; dan definisi istilah kunci seperti "menahan diri" (self-restraint). Ia juga memaparkan jadwal pertemuan teknis: Manila pada April 2025, Malaysia pada Agustus, Singapura pada September, dan pertemuan terakhir di Tiongkok tanpa tanggal (ANTARA, 2025e).

Penilaian para pengamat lebih berhati-hati. Joanne Lin dari ISEAS–Yusof Ishak Institute berpendapat bahwa kemajuan bergantung pada kesediaan Beijing menggeser posisi lamanya, dan menyarankan kesepakatan yang lebih sempit berbasis isu, misalnya aturan penanganan insiden. Thomas Benjamin Daniel dari ISIS Malaysia menyebut tenggat 2026 bisa terlewat bila satu anggota ASEAN menunda atau keberatan, dan ia memperkirakan dokumen akhir bisa samar dan bersifat deklaratif (Free Malaysia Today, 2025). Dari sisi kajian hukum, Trystanto (2022) memakai lensa realis dan menyimpulkan bahwa status hukum COC tidak jelas, sehingga negara-negara termasuk Indonesia sebaiknya tidak berharap COC menjadi kekuatan hukum yang mampu mencegah Tiongkok memakai cara militer dan semi-militer untuk menegakkan klaimnya

Catatan batas: sumber terbaru yang saya verifikasi untuk kotak ini bertanggal 30 Januari 2026; perkembangan setelahnya perlu diperiksa pembaca. Bacaan penulis, bukan temuan sumber-sumber di atas: andai COC rampung, ia tidak otomatis mengubah apa yang dijumpai nelayan Natuna di laut. Karena itu kesiapsiagaan di tingkat kampung, yang dibahas pada Bab IX dan X, tetap diperlukan apa pun hasil perundingan di meja diplomasi.

5.4 Kerja Sama Regional: ASEAN, IORA, RPOA-IUU, Coral Triangle

Di luar forum global, Indonesia aktif dalam sejumlah mekanisme kerja sama regional yang menyasar dimensi berbeda dari keamanan maritim. ASEAN

menjadi wadah utama diplomasi maritim kawasan, termasuk dalam merespons dinamika Laut China Selatan. Indian Ocean Rim Association (IORA), forum kerja sama negara-negara di sekeliling Samudra Hindia, menempatkan ekonomi biru sebagai salah satu prioritas utamanya, sejalan dengan dimensi blue economy dalam matriks Bueger. Regional Plan of Action to Promote Responsible Fishing Practices Including Combating IUU Fishing (RPOA-IUU), disepakati di Bali pada 2007, adalah mekanisme kerja sama kawasan Asia Tenggara khusus untuk memerangi IUU fishing lewat pertukaran informasi dan penguatan kapasitas antarnegara pelabuhan. Sementara itu, Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries and Food Security (CTI-CFF), diluncurkan 2009 oleh enam negara termasuk Indonesia, berfokus pada konservasi keanekaragaman hayati laut di kawasan segitiga karang dunia. Keempat mekanisme ini menunjukkan bahwa kepentingan nasional maritim Indonesia tidak hanya diperjuangkan sendirian, melainkan juga lewat jejaring kerja sama regional yang saling melengkapi.

Indonesia secara historis memainkan peran kepemimpinan tidak resmi dalam sebagian besar mekanisme ini, sebuah pola yang konsisten dengan statusnya sebagai negara terbesar di Asia Tenggara secara wilayah maupun penduduk. Namun kepemimpinan regional semacam ini menghadapi ironi tersendiri: forum-forum seperti IORA dan RPOA-IUU bekerja lewat konsensus dan kapasitas sukarela negara anggota, sehingga efektivitasnya sangat bergantung pada seberapa serius setiap negara termasuk Indonesia sendiri menerapkan komitmen yang disepakati bersama di tingkat domestik. Kesenjangan implementasi PSMA yang dibahas di Bab V.2 dan akan diulang lagi di Bab VI.8 adalah pengingat bahwa memimpin secara diplomatik di forum regional tidak otomatis berarti unggul dalam penerapan teknis di lapangan sebuah kesenjangan antara ambisi kepemimpinan regional dan kapasitas implementasi domestik yang akan menjadi salah satu benang evaluasi utama di Bab XI.

5.5 Poros Maritim Dunia dan Ambisi Global Indonesia

Visi paling ambisius Indonesia di panggung maritim global adalah Poros Maritim Dunia (Global Maritime Fulcrum), dicanangkan Presiden Joko Widodo pada KTT Asia Timur ke-9 di Naypyidaw, Myanmar, November 2014. Visi ini kemudian dikukuhkan lewat Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, yang merinci lima pilar utama: pembangunan budaya maritim, pengelolaan sumber daya kelautan, pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, diplomasi maritim, dan pertahanan maritim. Implementasinya dilanjutkan lewat Peraturan Presiden Nomor 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia 2021–2025. Sejumlah pengamat bahkan sempat optimistis visi ini bisa terwujud penuh pada 2025 (Republika, 2015). Namun perjalanan Poros Maritim Dunia tidak mulus. Ketika Presiden Prabowo Subianto membentuk kabinetnya pada Oktober 2024, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi (Kemenko Marves) lembaga yang selama satu dekade menjadi motor koordinasi lintas kementerian untuk visi ini dihapuskan dari struktur pemerintahan, meski Kementerian Kelautan dan Perikanan sendiri dipertahankan (Karim, 2024). Penghapusan ini memunculkan pertanyaan kritis yang relevan bagi buku ini: apakah Poros Maritim Dunia masih menjadi visi operasional yang aktif dikoordinasikan, ataukah ambisi itu kini harus dibaca ulang di tengah prioritas baru pemerintah pada ketahanan pangan (Karim, 2024)? Program seperti Kampung Nelayan Merah Putih, yang dibahas mulai Bab VII, adalah salah satu tempat paling konkret untuk menguji jawabannya.

Lima pilar Poros Maritim Dunia sendiri layak dibaca ulang lewat matriks Bueger untuk melihat seberapa lengkap visi ini sejak awal. Pilar budaya maritim dan pengelolaan sumber daya kelautan paling dekat dengan dimensi human security dan blue economy; pilar infrastruktur dan konektivitas maritim paling

dekat dengan blue economy dan marine safety; sementara pilar diplomasi maritim dan pertahanan maritim paling dekat dengan sea power. Dilihat dari susunan ini, Poros Maritim Dunia sejak dirancang pada 2014 sebenarnya sudah berusaha menyeimbangkan keempat dimensi, bukan hanya menonjolkan satu dimensi tertentu. Yang berubah pascabubarnya Kemenko Marves bukan cakupan aspirasinya, melainkan mekanisme kelembagaan yang dulu memastikan kelima pilar itu bergerak bersamaan lewat satu forum koordinasi. Tanpa forum semacam itu, risiko yang muncul dan yang ditegaskan berulang kali di Bab VII dan XI adalah sebagian pilar (terutama ekonomi dan kesejahteraan) terus berjalan lewat KKP dan Kemenko Pangan, sementara pilar lain (terutama pertahanan dan diplomasi maritim) berjalan lebih senyap tanpa forum yang secara eksplisit menghubungkannya kembali ke visi besar yang sama.

Kotak 5.3

Garis yang Belum Berlaku: Batas ZEE Indonesia-Vietnam

Di Laut Natuna Utara, soal batas laut tidak berhenti pada klaim Tiongkok. Dengan Vietnam, Indonesia juga berunding bertahun-tahun tentang batas zona ekonomi eksklusif (ZEE). Menurut Darmawan dan Bradford (2025), perjanjian delimitasi ZEE kedua negara ditandatangani pada akhir 2023 setelah lebih dari dua belas tahun perundingan, tetapi rincian kartografisnya belum dibuka kepada publik. Hingga komentar mereka terbit pada Juli 2025, perjanjian itu belum diberlakukan secara formal: pada Mei 2025 seorang anggota parlemen menyebut ratifikasi akan rampung dalam sepekan, namun prosesnya belum tuntas.

Para penulis menunjuk satu faktor yang membuat urusan ini lebih rumit daripada sekadar soal birokrasi. Perjanjian itu mencakup ruang laut yang berada di dalam klaim Sembilan Garis Putus-putus Tiongkok. Juru bicara Kementerian Luar Negeri Tiongkok, tulis mereka, menyatakan bahwa Beijing berkomunikasi erat dengan kedua negara dan menilai kesepakatan itu dapat merusak stabilitas kawasan; para penulis menyebut komunikasi diplomatik tersebut sebagai kemungkinan penyebab tertundanya ratifikasi. Mereka juga mencatat bahwa pernyataan bersama Indonesia–Tiongkok pada 2024 memakai frasa "klaim yang tumpang tindih", yang menurut mereka mempersulit penolakan Indonesia terhadap Sembilan Garis Putus-putus (Darmawan & Bradford, 2025).

Ada pula catatan dari lapangan. Merujuk analisis Indonesian Ocean Justice Initiative, Darmawan dan Bradford (2025) melaporkan bahwa kapal-kapal Vietnam yang dulu masuk jauh ke Laut Natuna Utara kini jarang melewati garis yang menandai tepi utara landas kontinen Indonesia. Namun penangkapan kapal Vietnam di perairan yang sama masih berlangsung, sebagaimana tampak pada kasus HP 9213 TS di Kotak 6.2 (CNN Indonesia, 2025).

Penilaian berikut adalah bacaan penulis buku ini, bukan temuan RSIS: perjanjian tertulis yang belum berlaku dan perilaku di laut yang tampaknya sudah menyesuaikan adalah dua hal yang tidak sama. Bagi nelayan di garis depan Natuna, artinya mereka bekerja di perairan yang batasnya sebagian sudah disepakati di meja perundingan, tetapi belum dikunci oleh hukum.

5.6 Pemetaan Agenda Global pada Matriks Bueger

Ditinjau lewat matriks Bueger, agenda global yang dibahas bab ini tersebar di keempat dimensinya. UNCLOS dan penegakan batas maritim di Natuna termasuk dimensi sea power. Konvensi keselamatan pelayaran IMO

termasuk dimensi marine safety. Perjanjian Subsidi Perikanan WTO dan agenda blue economy IORA termasuk dimensi blue economy. Dan RPOA-IUU serta Target SDG 14.6, yang keduanya menyasar kesejahteraan dan keberlanjutan mata pencarian nelayan, termasuk dimensi human security. Pemetaan ini menegaskan bahwa keempat dimensi bukan kategori yang terpisah rapi satu sama lain: PSMA, misalnya, sekaligus menyentuh blue economy (melindungi pasar produk perikanan sah) dan human security (melindungi mata pencarian nelayan kecil dari persaingan tidak adil kapal IUU). Kompleksitas inilah yang akan terus muncul ketika buku ini beralih ke hierarki hukum nasional Indonesia pada Bab VI.

BAB VI

HIERARKI LANDASAN HUKUM

6.1 Fungsi Landasan Hukum dalam Keamanan Maritim

Klaim kepentingan nasional dan kerangka analitis yang dibangun di bab-bab sebelumnya baru menjadi kekuatan yang bisa ditegakkan ketika dituangkan ke dalam hierarki hukum yang jelas. Tanpa landasan hukum, deklarasi politik seperti Deklarasi Djuanda atau visi Poros Maritim Dunia tetap berupa pernyataan niat; landasan hukumlah yang mengubahnya menjadi kewajiban yang bisa dipaksakan, hak yang bisa dituntut, dan batas yang bisa ditegakkan aparat di lapangan. Bab ini menelusuri hierarki tersebut dari perjanjian internasional, undang-undang nasional, hingga peraturan menteri yang paling teknis dan menunjukkan di mana hierarki ini tersinkronisasi rapi, dan di mana ia masih menyisakan celah.

Dalam ilmu perundang-undangan Indonesia, hierarki ini mengikuti asas lex superior derogat legi inferiori peraturan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi, dan bila bertentangan, yang lebih rendah dianggap tidak berlaku sepanjang pertentangan itu. Asas ini secara formal ditegaskan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, yang menempatkan Undang-Undang Dasar di puncak, disusul ketetapan MPR, undang-undang/peraturan pemerintah pengganti undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan presiden, dan peraturan daerah dengan peraturan menteri berada di luar hierarki formal ini namun tetap mengikat berdasarkan kewenangan atribusi atau delegasi dari peraturan di atasnya. Bagi kebijakan kelautan, ini berarti UNCLOS (setelah diratifikasi lewat undang-undang) dan undang-undang nasional seperti UU Kelautan menjadi rujukan tertinggi, sementara Permen dan Kepmen KP termasuk seluruh instrumen tentang KNMP, WPP, dan anti-IUU fishing yang dibahas bab ini adalah lapisan paling teknis dan paling mudah diubah, karena tidak memerlukan persetujuan DPR sebagaimana undang-undang.

6.2 Landasan Normatif Internasional: UNCLOS 1982 dan Ratifikasinya

Sebagaimana disinggung di Bab III dan V, UNCLOS 1982 adalah kerangka hukum laut internasional yang paling fundamental bagi Indonesia, karena di sanalah prinsip negara kepulauan yang diperjuangkan lewat Deklarasi Djuanda akhirnya mendapat pengakuan formal dunia. Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea. Ratifikasi ini menempatkan UNCLOS sebagai fondasi hukum tertinggi yang mengikat seluruh peraturan kelautan Indonesia di bawahnya setiap undang-undang dan peraturan menteri yang dibahas pada subbab berikut, pada prinsipnya, harus selaras dengannya.

Kotak 6.1

UNCLOS dan Natuna Utara: Dari Pasal ke Perairan

Subbab 6.2 membahas UNCLOS sebagai landasan dan ratifikasinya. Kotak ini menghubungkan teks pasal dengan perairan Natuna Utara. Menurut teks Konvensi (United Nations, 1982), negara berhak menetapkan lebar laut teritorialnya sampai 12 mil laut (Pasal 3), dan zona tambahan tidak boleh melebihi 24 mil laut (Pasal 33). ZEE adalah wilayah di luar dan berbatasan dengan laut teritorial (Pasal 55) dan tidak boleh melampaui 200 mil laut dari garis pangkal (Pasal 57). Di ZEE, negara pantai memiliki hak berdaulat untuk eksplorasi, eksploitasi, konservasi, dan pengelolaan sumber daya alam (Pasal 56 ayat 1 huruf a), menentukan kapasitas panennya atas sumber daya hayati (Pasal 62 ayat 2), dan dapat menegakkan aturan perikanannya, termasuk dengan menaiki, memeriksa, menangkap, dan memproses hukum kapal pelanggar (Pasal 73 ayat 1).

Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, Konvensi mengizinkan penarikan garis pangkal kepulauan lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pulau terluar (Pasal 47 ayat 1), serta penetapan alur laut kepulauan yang dapat dilalui kapal dan pesawat semua negara (Pasal 53 ayat 1 dan 2).

Pasal-pasal itulah yang menjadi pijakan Indonesia di Natuna Utara. Pada 12 Juli 2016, Mahkamah Arbitrase dalam perkara Filipina melawan Tiongkok (PCA Case No. 2013-19) memutuskan bahwa tidak ada dasar hukum bagi Tiongkok untuk mengklaim hak historis atas sumber daya di dalam sembilan garis putus-putus, karena hak semacam itu dipadamkan oleh berlakunya Konvensi; mahkamah juga menyimpulkan bahwa seluruh fitur pasang-tertinggi di Kepulauan Spratly adalah "batuan" yang tidak menghasilkan ZEE atau landas kontinen. Tiongkok tidak berpartisipasi dalam proses itu (Permanent Court of Arbitration [PCA], 2016a, 2016b). Indonesia bukan pihak dalam perkara tersebut.

Menurut Suryadinata (2020), Indonesia pertama kali menolak sembilan garis putus-putus dalam nota tertanggal 8 Juli 2010. Pada 19–24 Desember 2019, sekitar 60 kapal ikan Tiongkok yang dikawal kapal penjaga pantai memasuki ZEE Indonesia dan bertahan hingga 6 Januari 2020, setelah Presiden Joko Widodo mengunjungi Natuna Besar. Pada 26 Mei 2020, Perwakilan Tetap Indonesia untuk PBB mengirim nota verbal kepada Sekretaris Jenderal PBB yang menyatakan sembilan garis putus-putus tidak berdasar hukum dan merujuk putusan 2016. Tiongkok menjawab pada 2 Juni 2020 bahwa tidak ada sengketa wilayah dengan Indonesia dan menawarkan perundingan, yang ditolak Indonesia karena dipandang menyiratkan pengakuan atas garis tersebut (Suryadinata, 2020).

Bacaan penulis: bagi nelayan KNMP di Natuna, Pasal 56, 62, dan 73 bukan sekadar teks diplomatik. Pasal-pasal itu adalah alasan hukum mengapa penangkapan kapal asing seperti pada Kotak 6.2 sah dilakukan, dan mengapa kehadiran kapal nelayan Indonesia di ZEE bernilai lebih dari ekonomi. Catatan batas: kotak ini hanya mengutip pasal yang disebut di atas dari teks resmi PBB; ketentuan UNCLOS lainnya, dan isi lengkap putusan 2016, tidak diuraikan di sini.

6.3 Landasan Normatif Nasional: UU Perairan, Kelautan, Perikanan, dan Perlindungan Nelayan

Di tingkat nasional, kerangka hukum kelautan Indonesia mengalami beberapa kali pembaruan. Ketentuan tentang wilayah perairan yang semula ditetapkan lewat Undang-Undang Nomor 4/Prp/1960 kodifikasi dari Deklarasi Djuanda diperbarui menjadi Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia untuk menyesuaikan lebar laut teritorial dengan UNCLOS 1982 (12 mil laut). UU ini kemudian dicabut dan digantikan oleh Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yang saat ini menjadi payung hukum paling komprehensif: mengatur wilayah laut, pembangunan dan pengelolaan kelautan, pertahanan dan keamanan, penegakan hukum, hingga kelembagaan. Di ranah perikanan, ketentuan utama tertuang dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009. Dan untuk melindungi pelaku usaha kecil di sektor ini, terbit Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam, yang antara lain mewajibkan pemerintah memfasilitasi akses asuransi bagi nelayan kecil dan tradisional. Kerangka ini pun tidak statis: Menteri Kelautan dan Perikanan Sakti Wahyu Trenggono belakangan menyatakan tengah menjaring masukan publik untuk merevisi Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014, tanda bahwa hierarki hukum ini terus dievaluasi seiring tantangan baru (ANTARA News Kalbar, t.t.).

Pola pembaruan berlapis semacam ini UU lama dicabut dan digantikan UU baru yang lebih luas cakupannya mencerminkan bagaimana pemahaman negara tentang "apa yang perlu diatur" dalam urusan kelautan terus meluas dari dekade ke dekade. UU 4/Prp/1960 hanya mengatur batas wilayah perairan; UU 6/1996 menyesuaikannya dengan standar internasional baru; dan UU 32/2014

melangkah jauh lebih luas dengan turut mengatur pembangunan, lingkungan, pertahanan, dan kelembagaan kelautan dalam satu naskah. Perluasan cakupan ini sejalan dengan pergeseran cara pandang dari sekadar "menjaga batas" menuju "mengelola secara menyeluruh" pergeseran yang jika dipetakan pada matriks Bueger, persis mencerminkan perluasan dari fokus tunggal pada sea power menuju perhatian yang lebih seimbang pada keempat dimensi sekaligus.

6.4 Catatan tentang Undang-Undang Nomor 33

Kerangka awal buku ini menyisakan satu slot untuk kemungkinan adanya Undang-Undang Nomor 33 yang relevan langsung dengan keamanan maritim atau perikanan. Penelusuran untuk edisi ini belum menemukan undang-undang setingkat UU dengan nomor tersebut yang secara spesifik mengatur domain ini yang ditemukan hanya sejumlah Peraturan Menteri KP bernomor 33 di tahun-tahun berbeda dengan topik yang tidak berkaitan langsung (misalnya Permen KP Nomor 33 Tahun 2023 tentang Pengelolaan Hasil Sedimentasi di Laut). Slot ini sengaja dibiarkan terbuka, bukan diisi dengan tebakan, sampai rujukan yang dimaksud benar-benar terverifikasi.

6.5 Instrumen Operasional: Peraturan Menteri

Di bawah undang-undang, sejumlah peraturan menteri menerjemahkan mandat itu menjadi aturan teknis yang dipakai sehari-hari oleh aparat di lapangan.

6.5.1 Permen tentang Pemberantasan IUU Fishing

Instrumen utamanya adalah Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 39/PERMEN-KP/2019 tentang Pelaksanaan Ketentuan Negara Pelabuhan untuk Mencegah, Menghalangi, dan Memberantas Penangkapan Ikan Secara Ilegal, Tidak Dilaporkan, dan Tidak Diatur peraturan yang

menerjemahkan ratifikasi PSMA (Peraturan Presiden Nomor 43 Tahun 2016) ke dalam prosedur teknis di pelabuhan perikanan. Instrumen ini diperbarui lewat Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 79 Tahun 2025 tentang Rencana Aksi Nasional Pencegahan, Penanggulangan, dan Pemberantasan IUU Fishing Tahun 2025–2029, yang secara eksplisit mengaitkan pemberantasan IUU fishing dengan agenda swasembada pangan dan ekonomi biru pemerintahan saat ini. Kerugian negara akibat IUU fishing sendiri pernah diperkirakan Badan Pemeriksa Keuangan (2012) mencapai sekitar Rp300 triliun per tahun angka yang menjelaskan mengapa instrumen ini terus diperbarui dari periode ke periode.

Kotak 6.2

Ketika Regulasi Turun ke Laut: Penangkapan Kapal HP 9213 TS

Bagaimana wujud konkret Permen 39/2019 dan kerja pengawasan di lapangan? Pada 1 November 2025 pukul 00.41 WIB, kapal Direktorat Jenderal Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP) mendeteksi dan menangkap kapal ikan berbendera Vietnam, HP 9213 TS (70 GT), yang beroperasi secara ilegal di Laut Natuna Utara. Di atas kapal ditemukan jaring pukat harimau (tiger trawl) alat tangkap yang dilarang karena merusak dasar laut dan menangkap ikan secara tidak selektif serta hasil tangkapan berupa cumi-cumi kering. Tiga awak kapal berkewarganegaraan Vietnam, termasuk nakhoda, diamankan untuk proses hukum oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perikanan di Pangkalan PSDKP Batam, dengan estimasi kerugian negara yang berhasil dicegah mencapai Rp22,6 miliar (CNN Indonesia, 2025).

Penangkapan ini bukan peristiwa tunggal. Direktur Jenderal PSDKP Pung Nugroho Saksono menyatakan bahwa HP 9213 TS adalah kapal asing keenam yang diamankan di Laut Natuna Utara sepanjang 2025 lima berbendera Vietnam dan satu Malaysia di samping 35 kapal ikan Indonesia yang turut ditindak karena pelanggaran wilayah tangkap (ANTARA, 2025d). Secara nasional, KKP mencatat 255 kapal yang diamankan akibat praktik penangkapan ikan ilegal sepanjang 2025, terdiri atas 22 kapal asing dan 233 kapal domestik (Emitennews.com, 2025). Angka-angka ini menegaskan argumen Bab VI.7 mengenai pemetaan pada matriks Bueger: penegakan Permen 39/2019 memang berjalan dan terukur, tetapi skalanya puluhan kapal per tahun di satu WPP saja juga menyingkap besarnya tantangan pengawasan di wilayah laut seluas hampir 6,8 juta km² yang diuraikan sejak Bab I.

6.5.2 Permen tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) RI

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 18/PERMEN-KP/2014 tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia membagi perairan Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusifnya ke dalam sebelas wilayah pengelolaan perikanan (WPP-NRI), menggantikan pembagian lama dalam Peraturan Menteri Nomor PER.01/MEN/2009. Pembagian ini menjadi rujukan teknis untuk menetapkan kuota tangkap, memantau status stok ikan, dan menegakkan hukum secara spasial instrumen yang menghubungkan langsung antara data biologi perikanan dan penegakan kedaulatan di laut.

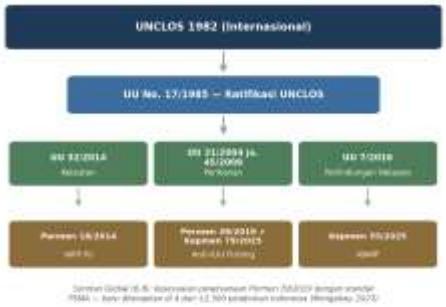
Pembagian sebelas WPP ini mencerminkan luasnya rentang geografis yang harus diawasi dalam satu kerangka regulasi yang sama mulai dari Selat Malaka dan Laut Andaman di ujung barat, Laut Natuna Utara dan Laut Cina Selatan yang menjadi titik gesekan geopolitik dengan Tiongkok (Bab II.6 dan V.3), Laut Jawa dan Selat Makassar yang dulu menjadi celah laut bebas di era TZMKO (Bab III.1), hingga Laut Arafura dan Samudra Pasifik di ujung timur mendekati Papua. Setiap WPP memiliki karakteristik biologi dan tingkat pemanfaatan stok ikan yang berbeda-beda, sehingga kebijakan yang sama misalnya kewajiban VMS yang dibahas Bab X bisa berdampak sangat berbeda tergantung WPP mana yang dimaksud: WPP dengan stok ikan yang sudah tereksploitasi penuh memerlukan pembatasan lebih ketat, sementara WPP yang masih under-exploited berpotensi dikembangkan lebih jauh tanpa mengorbankan keberlanjutan.

6.5.3 Permen tentang Kampung Nelayan Merah Putih

Program KNMP yang telah disinggung sejak Bab I diatur lewat Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 55 Tahun 2025 tentang Calon Lokasi Pembangunan Kampung Nelayan Merah Putih Tahap I Tahun

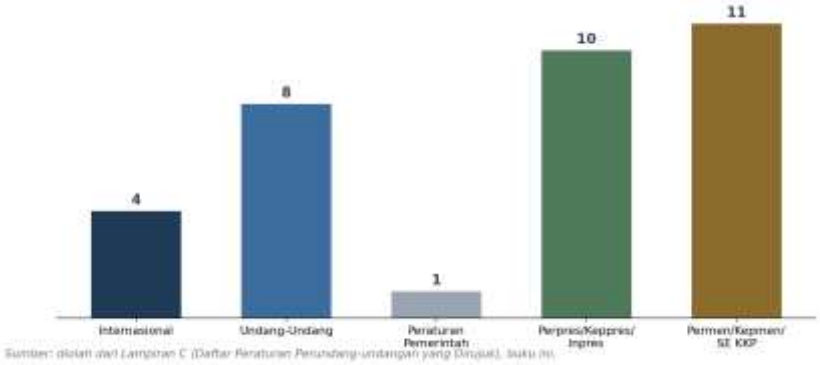
2025, yang merevisi keputusan sebelumnya, Nomor 42 Tahun 2025. Landasan kewenangannya bersumber dari Peraturan Presiden Nomor 193 Tahun 2024 tentang Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 2 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian. Menariknya, instrumen ini adalah satu-satunya dalam hierarki bab ini yang lahir bukan dari kebutuhan menegakkan kedaulatan atau memberantas kejahatan perikanan, melainkan dari agenda pembangunan ekonomi pesisir sebuah perbedaan watak hukum yang akan relevan ketika buku ini membahas arah politik kebijakan di Bab VII.

Gambar 6.1 Hierarki Landasan Hukum Keamanan Maritim Indonesia



Sumber: disusun penulis berdasarkan instrumen hukum pada Lampiran C dan uraian Bab VI.

Gambar 6.2 Komposisi Instrumen Hukum yang Dirujuk Buku Ini, per Tingkat Hierarki



Kotak 6.3

Penangkapan Ikan Terukur: Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2023

Di antara undang-undang dan peraturan menteri, Peraturan Pemerintah (PP) bertugas menjabarkan undang-undang menjadi aturan yang bisa dijalankan. Salah satu PP yang paling sering dibicarakan di sektor perikanan tangkap adalah PP Nomor 11 Tahun 2023 tentang Penangkapan Ikan Terukur. Basis data peraturan Badan Pemeriksa Keuangan mencatat bahwa PP ini ditetapkan dan diundangkan di Jakarta pada 6 Maret 2023, tercantum dalam Lembaran Negara Tahun 2023 Nomor 36 (Tambahan Lembaran Negara Nomor 6853), dan berstatus berlaku (Republik Indonesia, 2023).

PP ini juga mengubah peta aturan yang sudah ada. Ia mencabut sebagian PP Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko, yakni Pasal 28, 29, 31 ayat (1) dan (2), 32 huruf e, 33, dan 34, serta sebagian PP Nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Kelautan dan Perikanan, yakni Pasal 49 ayat (1) (Republik Indonesia, 2023). Bagi pembaca buku ini, pencabutan sebagian itu mengingatkan bahwa kerangka perizinan nelayan bukan sesuatu yang diam: aturan yang menopang program seperti KNMP ikut bergeser seiring waktu.

Catatan batas: isi teknis PP ini, termasuk soal kuota dan zonasi penangkapan, tidak diuraikan di sini karena belum diverifikasi buku ini dari teks aslinya. Pembaca yang ingin menelaahnya dapat membaca naskah lengkap di basis data peraturan BPK yang tercantum dalam Daftar Pustaka.

6.6 Sinkronisasi antara UNCLOS, UU, dan Permen

Secara keseluruhan, keempat lapis hierarki ini UNCLOS 1982, undang-undang ratifikasi dan nasional, serta peraturan menteri membentuk rantai yang secara formal tersambung rapi (lihat Gambar 6.1). Setiap Permen KP yang dibahas di atas mencantumkan undang-undang di atasnya sebagai dasar hukum "mengingat", dan setiap undang-undang nasional mencantumkan UNCLOS atau ratifikasinya. Namun sinkronisasi formal semacam ini tidak otomatis berarti sinkronisasi substantif: kesenjangan implementasi PSMA yang dibahas di Bab V baru diterapkan di empat dari sekitar 2.500 pelabuhan Indonesia menunjukkan bahwa rantai hukum yang tersambung rapi di atas kertas belum tentu tersambung rapi di lapangan.

6.7 Pemetaan Landasan Hukum pada Matriks Bueger

Dipetakan pada matriks Bueger, UU Kelautan dan penegakan batas WPP terutama menyentuh dimensi sea power; UU Perikanan dan Permen WPP menyentuh dimensi blue economy karena mengatur pemanfaatan sumber daya secara sah; Permen anti-IUU fishing menyentuh baik blue economy maupun human security, karena melindungi pasar produk perikanan sah sekaligus mata pencarian nelayan kecil dari persaingan kapal ilegal; dan UU Perlindungan Nelayan paling jelas menyentuh dimensi human security. Pemetaan ini menegaskan pola yang sudah muncul di Bab V: sebagian besar instrumen hukum keamanan maritim Indonesia menyentuh lebih dari satu dimensi matriks sekaligus.

6.8 Sorotan Global: kesesuaian regulasi nasional dengan standar FAO dan PSMA

Diukur dengan standar yang ditetapkan FAO lewat PSMA, regulasi Indonesia sudah relatif lengkap secara tekstual Permen 39/2019 dan Kepmen 79/2025 mencerminkan kesadaran pemerintah akan standar internasional ini. Namun kesenjangan implementasi yang disinggung berulang kali di bab ini cakupan pelabuhan yang jauh di bawah Thailand menunjukkan bahwa kesesuaian tekstual dengan standar global tidak serta-merta menjamin kesesuaian operasional. Rencana Aksi Nasional 2025–2029 adalah kesempatan terbaru bagi Indonesia untuk mempersempit kesenjangan itu, dan hasilnya akan menjadi salah satu indikator paling konkret untuk menilai apakah kepentingan nasional maritim Indonesia yang bermula dari keberanian diplomatik Djuanda pada 1957 benar-benar diterjemahkan menjadi kapasitas negara yang nyata di pelabuhan-pelabuhan perikanan hari ini.

BAB VII

ARAH POLITIK KEBIJAKAN KELAUTAN DAN PERIKANAN

7.1 Visi Presiden, RPJMN, dan Agenda Prioritas Nasional

Arah kebijakan kelautan dan perikanan Indonesia periode ini ditetapkan lewat Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025–2029, yang menerjemahkan visi Presiden dan Wakil Presiden "Bersama Indonesia Maju menuju Indonesia Emas" ke dalam delapan Misi Asta Cita. Dari kedelapan misi itu, Misi Asta Cita kedua memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan 0ekonomi biru adalah yang paling langsung relevan bagi sektor kelautan dan perikanan. RPJMN ini juga memuat tujuh belas Program Prioritas, dengan

"mencapai swasembada pangan, energi, dan air" ditempatkan sebagai program prioritas pertama. Penempatan kelautan dan perikanan di dalam bingkai "swasembada pangan" bukan sebagai kategori tersendiri seperti pada era Poros Maritim Dunia — adalah pilihan pembingkaian politik yang akan terus relevan sepanjang bab ini.

Istilah "Asta Cita" sendiri delapan cita-cita sengaja dirancang sebagai penerus sekaligus pembeda dari "Nawacita" (sembilan cita-cita) yang menjadi jargon pemerintahan sebelumnya. Pergantian jargon semacam ini lazim terjadi setiap pergantian presiden di Indonesia, dan sering kali lebih mencerminkan kebutuhan politik untuk menandai awal baru ketimbang perubahan substansi kebijakan secara total. Namun dalam kasus kelautan, pergantian jargon ini kebetulan berbarengan dengan perubahan struktur kelembagaan yang nyata bubarnya Kemenko Marves sehingga sulit dipastikan apakah perubahan pembingkaian dari "poros maritim" ke "swasembada pangan dan ekonomi biru" murni kosmetik, atau mencerminkan pergeseran prioritas yang sesungguhnya. Pertanyaan ini akan terus dipegang sepanjang bab ini dan dijawab lebih tuntas di Bab XI.

7.2 Peran dan Kewenangan KKP dalam Tata Kelola Maritim

Kewenangan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) dalam struktur pemerintahan saat ini diatur lewat Peraturan Presiden Nomor 193 Tahun 2024 tentang Kementerian Kelautan dan Perikanan. Dalam Rencana Strategis 2025–2029, KKP memosisikan sektor kelautan dan perikanan sebagai "episentrum pembangunan nasional", dengan orientasi yang bergeser dari sekadar peningkatan produksi menuju pendekatan yang lebih menyeluruh mencakup perlindungan laut, pengelolaan berkelanjutan, dan kesejahteraan nelayan. KKP secara eksplisit menyatakan mendukung Misi Asta Cita kedua,

kelima, dan kedelapan dengan misi kedua sebagai yang paling sentral. Namun penting dicatat: berbeda dari periode 2014–2024, KKP kini bekerja tanpa lembaga koordinator kementerian yang secara khusus membawahi urusan kemaritiman (lihat Bab V.5.5), sehingga koordinasi lintas sektor kelautan bergantung lebih banyak pada mekanisme ad hoc dan forum antar-kementerian.

7.3 Koordinasi Antar-Lembaga (Bakamla, TNI AL, KKP, pemerintah daerah)

Penegakan hukum dan keamanan di laut Indonesia melibatkan lebih banyak lembaga daripada yang terlihat sekilas. Kajian Pashya dan Gozali (2023) dari The Habibie Center mencatat setidaknya delapan belas instansi pemerintah memiliki tugas terkait keamanan maritim, lima di antaranya Bakamla, TNI Angkatan Laut, KKP, Kepolisian Perairan dan Udara, serta Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan untuk melakukan patroli laut secara mandiri. Badan Keamanan Laut (Bakamla), yang dibentuk pada 2014 menggantikan Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla), diberi mandat lewat Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2022 untuk menyinergikan dan memantau pelaksanaan patroli oleh instansi-instansi tersebut, termasuk kewenangan pengejaran seketika dan penindakan. Namun sejumlah kajian akademik justru mencatat bahwa kehadiran Bakamla belum sepenuhnya menyelesaikan tumpang tindih kewenangan dengan TNI AL dan Polair, melainkan menambah satu lapis koordinasi baru di atas struktur yang sudah kompleks. Di tingkat daerah, pemerintah provinsi dan kabupaten/kota turut berperan lewat dinas kelautan dan perikanan masing-masing, termasuk dalam mengusulkan lokasi program seperti Kampung Nelayan Merah Putih.

Tumpang tindih kewenangan semacam ini bukan persoalan administratif belaka; ia berdampak langsung pada efektivitas penegakan hukum

di lapangan. Ketika sebuah kapal asing tertangkap melakukan IUU fishing di Laut Natuna Utara, misalnya, setidaknya tiga institusi Bakamla, TNI AL, dan PSDKP KKP sama-sama memiliki dasar hukum untuk bertindak, dengan prosedur dan rantai komando yang berbeda-beda. Tanpa protokol koordinasi yang jelas, situasi ini berisiko menimbulkan duplikasi sumber daya di satu titik sementara area lain kurang terjangkau, atau sebaliknya, kebingungan yurisdiksi yang justru dimanfaatkan pelaku pelanggaran untuk lolos dari penindakan. Reformasi kelembagaan keamanan maritim termasuk usulan lama untuk menjadikan Bakamla sebagai satu-satunya penjaga pantai (coast guard) terpadu seperti model banyak negara maju sudah lama didiskusikan kalangan akademik dan legislator, tetapi belum terwujud secara penuh hingga penulisan buku ini, sebagian karena resistensi kelembagaan dari instansi-instansi yang sudah lebih dulu memiliki kewenangan patroli laut.

Gambar 7.1 Koordinasi Antar-Lembaga dalam Tata Kelola Maritim Indonesia



7.4 Program Prioritas KKP dan Kedudukan Kampung Nelayan Merah Putih di Dalamnya

Di antara program-program KKP, Kampung Nelayan Merah Putih menempati posisi yang secara anggaran maupun kelembagaan cukup khas. Alokasi dananya Rp1,34 triliun untuk tahap pertama 2025 dicatat sebagai bagian

dari anggaran ketahanan pangan nasional yang totalnya mencapai Rp144,6 triliun, dan progresnya dipantau bersama oleh Menteri Koordinator Bidang Pangan dan Menteri KKP, bukan oleh kementerian koordinator bidang kemaritiman yang sudah tidak ada lagi. Proyek percontohannya, di Desa Samber Binyeri, Kabupaten Biak Numfor, Papua, dibangun dengan anggaran sekitar Rp20 miliar dan dijadikan acuan kebutuhan anggaran per lokasi. Landasan hukumnya bertumpu pada Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 55 Tahun 2025, dan target programnya dari 100 lokasi pada 2025 menjadi sekitar 1.100 lokasi dalam beberapa tahun ke depan menjadikannya salah satu program pembangunan pesisir paling ambisius secara skala dalam sejarah KKP. Kedudukannya di dalam bingkai "ketahanan pangan", bukan "kemaritiman", adalah pilihan politik yang akan dibaca lebih jauh di subbab berikut.

7.5 Pembacaan Politik Kebijakan dengan Kacamata Morgenthau dan Bueger

Dibaca lewat kerangka Bab II dan IV, arah kebijakan kelautan periode ini menunjukkan pergeseran penekanan yang menarik. Dalam istilah Morgenthau (1948), kepentingan nasional tetap didefinisikan sebagai power — tetapi power yang saat ini paling ditonjolkan pemerintah adalah kemandirian pangan dan ekonomi biru, bukan kekuatan militer-maritim seperti pada era Poros Maritim Dunia. Dipetakan pada matriks Bueger, ini berarti dimensi blue economy dan human security menempati posisi paling menonjol secara politik dan anggaran, sementara dimensi sea power meski tetap dijalankan lewat Bakamla, TNI AL, dan KKP relatif kurang mendapat sorotan kelembagaan setingkat menteri koordinator seperti sebelumnya. Ini bukan berarti dimensi sea power diabaikan sepenuhnya, tetapi kepentingan nasional maritim Indonesia hari ini tampaknya dipromosikan terutama lewat bahasa kedaulatan pangan dan kesejahteraan pesisir, bukan lewat bahasa kedaulatan teritorial dan kekuatan angkatan laut yang

lebih dominan pada dekade sebelumnya. Apakah pergeseran penekanan ini memperkuat atau justru melemahkan kepentingan nasional maritim Indonesia secara keseluruhan adalah pertanyaan yang akan dijawab lebih jauh di Bab XI.

7.6 Sorotan Global: Poros Maritim Dunia, kesinambungan dan perubahan arah, serta keterkaitan dengan SDG 14

Ditinjau dari luar, sulit menghindari kesan bahwa visi Poros Maritim Dunia yang dicanangkan 2014 kini berjalan di jalur yang lebih senyap dibanding dekade sebelumnya bukan dibatalkan secara eksplisit, tetapi juga tidak lagi menjadi label utama yang menyatukan kebijakan kelautan Indonesia seperti dulu. RPJMN 2025–2029 tetap memuat cita-cita "negara maritim yang berdaulat, maju, dan berkelanjutan", namun label yang lebih sering dipakai pemerintah saat ini adalah "swasembada pangan dan ekonomi biru". Keterkaitannya dengan agenda global tetap ada: SDG 14 (Kehidupan di Bawah Air) dan target-targetnya termasuk Target 14.6 tentang subsidi perikanan yang dibahas di Bab V tetap menjadi rujukan yang relevan, terlepas dari label domestik apa yang dipakai pemerintah untuk membingkainya. Pertanyaan tentang kesinambungan versus perubahan arah inilah yang akan menjadi salah satu benang utama evaluasi di Bab XI: apakah pergantian label dari "Poros Maritim Dunia" ke "swasembada pangan dan ekonomi biru" mencerminkan perubahan substansi kebijakan, atau sekadar pembingkaian ulang dari kepentingan nasional maritim yang pada dasarnya tetap sama.

BAB VIII

KAMPUNG NELAYAN MERAH PUTIH: MEMBANGUN KEDAULATAN DARI PESISIR

8.1 Latar Belakang dan Tujuan Program

Setelah tiga bab sebelumnya memetakan landasan hukum dan arah politik kebijakan kelautan, buku ini sampai pada wujud kebijakan paling konkret yang menjadi titik tolak keseluruhan narasinya: Kampung Nelayan Merah Putih (KNMP). Sebagaimana disinggung sejak Bab I, program ini digagas untuk mengubah wajah kampung nelayan yang selama ini identik dengan kekumuhan dan keterbatasan infrastruktur, menjadi kawasan produktif dengan rantai pasok perikanan yang terintegrasi dari hulu ke hilir. Ketua Tim Pembangunan KNMP, Trian Yunanda, merumuskan tujuannya sebagai peningkatan produktivitas, kemandirian ekonomi, dan kesejahteraan masyarakat pesisir lewat penyediaan sarana dan prasarana perikanan yang lengkap (Investortrust.id, 2025). Tujuan ini tidak berdiri sendiri; ia adalah wajah paling nyata dari agenda swasembada pangan dan ekonomi biru yang dibahas di Bab VII.

Nama "Merah Putih" yang disematkan pada program ini juga bukan kebetulan. Warna bendera nasional dipakai sebagai label sejumlah program pemerintahan Prabowo-Gibran secara bersamaan termasuk Koperasi Desa Merah Putih yang dibahas Bab IX menciptakan semacam payung branding nasional yang menghubungkan berbagai program lintas sektor di bawah satu identitas visual dan emosional yang sama. Strategi branding semacam ini, dalam bahasa Morgenthau, bisa dibaca sebagai upaya memperkuat unsur moral bangsa (Bab II.3): dengan menempelkan simbol kebangsaan pada program pembangunan sehari-hari, pemerintah berupaya membangun asosiasi emosional antara kemajuan ekonomi lokal dan identitas nasional, sehingga keberhasilan sebuah kampung nelayan bukan sekadar peningkatan pendapatan warga setempat, melainkan juga dirasakan sebagai bagian dari proyek kebangsaan yang lebih besar.

8.2 Konsep, Lokasi, dan Komponen Program

Setiap lokasi KNMP dirancang dengan komponen yang relatif seragam: dermaga yang lebih baik, tempat pelelangan ikan, cold storage, pabrik es, mobil berpendingin untuk distribusi, dan pada sejumlah lokasi Stasiun Pengisian Bahan Bakar untuk Nelayan (Kementerian Koordinator Bidang Pangan, 2025). Proses penentuan lokasi berlangsung kompetitif: dari 910 proposal usulan daerah yang masuk, KKP mengurasi dan memilih sekitar 100 lokasi untuk tahap awal 2025 (Kontan.co.id, 2025) lihat Gambar 8.1. Desa Samber Binyeri di Kabupaten Biak Numfor, Papua, menjadi lokasi percontohan pertama dengan anggaran sekitar Rp20 miliar, yang kemudian dijadikan acuan kebutuhan anggaran rata-rata per lokasi (Kontan.co.id, 2025). Skala program ini terus membesar: pada peringatan Hari Buruh 1 Mei 2026, Presiden Prabowo Subianto menyebut 1.386 kampung nelayan ditargetkan diresmikan pada tahun itu (ANTARA (English), 2026a) jauh

melampaui target awal 1.100 lokasi yang disebutkan pada 2025, tanda bahwa program ini terus direvisi ke atas seiring realisasinya di lapangan.

Sebaran geografis lokasi tahap pertama sengaja dirancang lintas wilayah dari Purworejo di Jawa Tengah hingga Biak Numfor di Papua, sebagaimana disinggung Bab I untuk mencerminkan klaim bahwa program ini benar-benar nasional, bukan terpusat di Jawa seperti kritik yang sering dialamatkan pada banyak program pembangunan Indonesia sebelumnya. Pemilihan Papua sebagai lokasi percontohan pertama, khususnya, membawa muatan politik tersendiri: kawasan yang secara historis sering dipandang sebagai pinggiran pembangunan nasional, dan yang stabilitas keamanannya kerap menjadi sorotan, dijadikan etalase pertama dari program prioritas presiden. Pilihan simbolis ini konsisten dengan argumen Bab III.5 bahwa setiap kali negara membangun infrastruktur di kampung nelayan terpencil, ia sesungguhnya sedang menegaskan kembali klaim kesatuan wilayah yang berakar dari Wawasan Nusantara.

Gambar 8.1 Skala Program KNMP: dari Proposal ke Target Lokasi



Sumber: disusun penulis dari Kementerian Koordinator Bidang Pangan (2025) dan Bisnis.com (2026a–d); lihat juga Tabel 8.1.

Kotak 8.1

Dua Wajah KNMP di Purworejo: Kertojayan dan Jatimalang

Di Kabupaten Purworejo, Jawa Tengah, wajah konkret program ini dapat dilihat di dua desa pesisir: Kertojayan (Kecamatan Grabag) dan Jatimalang (Kecamatan Purwodadi). Pada 23 Desember 2025, Menteri Koordinator Bidang Pangan Zulkifli Hasan dan Menteri Kelautan dan Perikanan Sakti Wahyu Trenggono meninjau langsung progres pembangunan di kedua lokasi tersebut, yang saat itu telah mencapai sekitar 70–80 persen dan ditargetkan rampung pada awal 2026. Kedua kampung nelayan ini dilengkapi dermaga, gudang beku, pabrik es, balai pelatihan, tempat pelelangan ikan, bengkel perbaikan kapal dan jaring, hingga stasiun pengisian bahan bakar nelayan (SPBN) masing-masing lokasi juga menerima sepuluh unit kapal motor untuk memperkuat armada tangkap warga (Dinas Perumahan, Permukiman, dan Pertanahan Kabupaten Purworejo, 2025; Joglojateng.com, 2025). Sebagaimana disampaikan salah seorang nelayan setempat, Syahputra, kepada awak media yang meliput kunjungan tersebut: "Kami dengan keterbatasan, tapi dengan program ini kami merasa dihargai. Tempat pelelangan dan penyimpanan yang lebih baik membuat hasil tangkapan kami tetap segar dan terjual dengan harga yang wajar" (Dinas Perumahan, Permukiman, dan Pertanahan Kabupaten Purworejo, 2025).

Total investasi untuk dua kampung nelayan di Purworejo ini mencapai Rp40 miliar, dan proses pembangunannya menyerap lebih dari 150 pekerja gabungan warga setempat dan tenaga konstruksi dari luar daerah (Monitor.co.id, 2025). Skala di Purworejo ini kecil dibandingkan ambisi programnya secara nasional, namun justru di situlah nilainya sebagai studi kasus: ia memperlihatkan bagaimana rencana besar di atas kertas ribuan kampung nelayan, puluhan triliun rupiah pada akhirnya diterjemahkan menjadi dermaga, gudang beku, dan kapal motor yang bisa disentuh langsung oleh nelayan di satu titik pesisir.

Kotak 8.2

Lintasan Angka KNMP 2026: Mana yang Dipegang

Sepanjang Februari hingga September 2026, angka KNMP yang diberitakan berubah-ubah. Itu belum tentu karena ada yang keliru: angka-angka itu menjawab pertanyaan yang berbeda, yaitu berapa yang sudah dibangun, berapa yang sudah beroperasi, dan berapa yang ditargetkan. Berikut rangkuman yang disusun apa adanya menurut tanggal pemberitaan.

Tabel 8.1 Pernyataan tentang jumlah KNMP, Februari–September 2026

Tanggal	Pernyataan (sumber)
13 Feb 2026	Menko Pangan: dari 100 desa nelayan yang dirintis, 85 selesai; target 1.000 KNMP pada 2026 (Investortrust.id, 2026b).
7 Apr 2026	Menteri Trenggono: total 100 lokasi (65 tahap I dan 35 tahap II) diperkirakan selesai akhir Mei; 1.000 kampung tambahan ditargetkan pada 2026 (Bisnis.com, 2026d).
1 Mei 2026	Presiden Prabowo: rencana meresmikan 1.386 kampung nelayan tahun ini dan membuka 1.500 per tahun pada tahun-tahun berikutnya (Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2026).
2 Mei 2026	65 lokasi tahap I selesai dibangun pada akhir April; Kepmen KP Nomor 20 Tahun 2026 membentuk satuan tugas operasionalisasi; 35 lokasi tahap II masih dibangun (Investortrust.id, 2026a).
3 Jul 2026	Menteri Trenggono: 65 titik selesai, 35 titik masih dibangun dengan target Agustus; target 65 lokasi beroperasi penuh akhir 2026 dan 100 lokasi awal 2027; rencana membangun 1.269 KNMP pada 2026 (Bisnis.com, 2026a).
8 Jul 2026	Wakil Menteri KKP Didit Herdiawan Ashaf: 1.269 KNMP harus rampung dan beroperasi tahun ini; sekitar 100 KNMP selesai sebagai model (Bisnis.com, 2026b).
22 Jul 2026	Menko Pangan Zulkifli Hasan: 1.369 KNMP hingga akhir 2026 sebagai tahap awal menuju 5.000 desa nelayan pada 2029; Nilai Tukar Nelayan sekitar 103 diharapkan naik di atas 120 dalam dua tahun jika program berjalan baik (Bisnis.com, 2026c).
25 Sep 2026	Menteri Trenggono: pembangunan menuju 1.269 lokasi, 2.000 titik direncanakan tahun depan, dan 5.000 desa nelayan hingga 2029; 65 lokasi berstatus uji coba operasional (iNews.id, 2026).

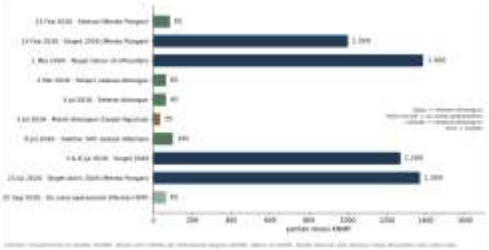
Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari Investortrust.id (2026b); Bisnis.com (2026d); Sekretariat Negara Republik Indonesia (2026); Investortrust.id (2026a); Bisnis.com (2026a); Bisnis.com (2026b); Bisnis.com (2026c); iNews.id (2026).

Kotak 8.2

Lintasan Angka KNMP 2026: Mana yang Dipegang

Empat hal tidak sinkron dan dicatat apa adanya. Pertama, jumlah lokasi yang selesai: 85 dari 100 pada 13 Februari, 65 pada 2 Mei dan 3 Juli, sekitar 100 pada 8 Juli, dan pada 25 September disebut 100 lokasi dibangun selama 2025 dengan 65 di antaranya berstatus uji coba operasional Investortrust.id, 2026a, 2026b; Bisnis.com, 2026a, 2026b; iNews.id, 2026). Kedua, target 2026: 1.000 pada Februari, 1.386 pada 1 Mei, 1.269 pada Juli dan September, dan 1.369 pada 22 Juli (Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2026; Bisnis.com, 2026a, 2026c). Ketiga, tidak jelas apakah sekitar 100 lokasi model sudah termasuk dalam target itu. Keempat, "selesai dibangun", "uji coba operasional", dan "beroperasi penuh" dipakai bergantian. Buku ini tidak memilih salah satu; pembaca sebaiknya selalu mengutip angka bersama tanggal dan sumbernya.

Gambar 8.2 Angka KNMP yang Beredar, Februari–September 2026



Bacaan penulis: untuk penilaian dengan matriks Bueger pada subbab 8.5, ukuran yang paling berguna bukan jumlah bangunan, melainkan jumlah lokasi yang benar-benar beroperasi. Pada 3 Juli 2026 sumber yang dikutip tidak menyebut satu pun lokasi yang sudah beroperasi penuh, dan targetnya baru akhir 2026 untuk 65 lokasi pertama (Bisnis.com, 2026a).

Kotak 8.3

KNMP di Natuna: Cemaga Utara dan Tujuh Belas Titik Lain

Natuna, kabupaten yang menjadi latar tesis dan banyak bab buku ini, tidak termasuk dalam 65 lokasi tahap I. Daftar sebaran yang dimuat Sekretariat Negara (2026) mencatat Kepulauan Riau hanya mendapat tiga lokasi, seluruhnya di Kota Batam: Sembulang (Kecamatan Galang) serta Sekanak Raya dan Kasu (Kecamatan Belakang Padang). Tidak ada lokasi Natuna atau Anambas dalam daftar itu. Sumber yang sama mengutip Presiden Prabowo Subianto pada 1 Mei 2026 yang menyebut rencana meresmikan 1.386 kampung nelayan tahun ini dan membuka 1.500 kampung per tahun pada tahun-tahun berikutnya. Angka itu juga tercantum pada Kotak 8.2.

Jejak Natuna dalam program ini bermula dari kunjungan Menteri Kelautan dan Perikanan Sakti Wahyu Trenggono ke Desa Cemaga Utara, Kecamatan Bunguran Selatan, pada 26 Agustus 2025. Ia meninjau usulan KNMP yang mencakup tambatan perahu, cold storage, dan pasar ikan, serta menyebut Natuna sebagai beranda terdepan Indonesia di wilayah perbatasan (Pemerintah Kabupaten Natuna, 2025). Menurut Inikepri.com (2026), dari usulan Natuna tahun 2025 hanya Cemaga Utara yang disetujui untuk dibangun pada 2026.

Pada awal Juli 2026, Cemaga Utara dilaporkan mencapai 96 persen. Fasilitasnya meliputi pabrik es, cold storage, area kuliner, tempat perbaikan kapal dan alat tangkap, kantin, dan kantor pengelola, dirancang sebagai hub aktivitas perikanan, dengan target beroperasi akhir Juli 2026. Pemerintah kabupaten juga mencatat bahwa sebagian besar kapal nelayan setempat berukuran sekitar 2 GT dan berencana mengusulkan bantuan kapal yang lebih besar (Inikepri.com, 2026). Pada 27 Juni 2026, Bupati Natuna Cen Sui Lan menyampaikan bahwa KKP telah menyetujui total 18 lokasi KNMP di Natuna: satu sedang dibangun, sedangkan tujuh belas lainnya telah lolos survei kelayakan dan berada pada tahap survei topografi, dengan target selesai 29 Juni. Ke-17 lokasi itu tersebar di desa dan kelurahan seperti Sedanau, Serasan, Subi, dan Sabang Mawang, dan Natuna akan memakai dua model, yaitu penyangga dan hub aktivitas perikanan (Trismar, 2026).

Satu catatan sumber: judul berita Koran Jakarta menyebut 17 lokasi, sedangkan isinya menyebut total 18. Pembacaan penulis, yang bukan pernyataan sumber, adalah bahwa 18 mencakup Cemaga Utara dan 17 adalah lokasi yang belum dibangun. Sumber-sumber ini tidak menyatakan tahap program mana yang menaungi Cemaga Utara maupun tujuh belas lokasi itu, dan apakah mereka sudah termasuk dalam angka nasional pada Kotak 8.2.

Dua pertanyaan terbuka bagi pembaca. Pertama, kapal sekitar 2 GT berada jauh di bawah ambang 30 GT pada Kotak 10.1, sehingga pertanyaannya apakah KNMP Natuna akan menambah jangkauan nelayan ke ZEE Natuna Utara atau terutama menambah nilai tangkapan di darat. Kedua, bagaimana delapan belas lokasi di pulau-pulau yang tersebar itu akan dikelola dan diawasi bersama. Buku ini belum dapat menjawabnya dari sumber yang tersedia.

8.3 Kelembagaan, Pendanaan, dan Pola Pelaksanaan

Pelaksanaan KNMP dikoordinasikan oleh Tim Pembangunan/Koordinasi Pelaksanaan KNMP di bawah KKP, dengan Trian Yunanda Staf Ahli Menteri Bidang Ekonomi, Sosial, dan Budaya sebagai ketuanya. Dari sisi anggaran, tahap pertama 2025 mendapat alokasi Rp1,34 triliun untuk 65 lokasi, disusul Rp859 miliar untuk 35 lokasi tambahan pada tahap kedua, sehingga totalnya mencapai sekitar Rp2,2 triliun untuk 100 lokasi pertama (Investortrust.id, 2025; JawaPos.com, 2025). Hingga akhir September 2025, realisasi anggarannya sudah mencapai Rp800 miliar atau 55,9 persen dari pagu Rp1,4 triliun (JawaPos.com, 2025). Pola pelaksanaannya melibatkan pemerintah daerah dalam pengusulan lokasi, dan belakangan juga terhubung dengan program Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih dari target 70.000 koperasi desa yang dicanangkan lewat Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025, sebanyak 10.000 di antaranya secara khusus diperuntukkan bagi sektor kelautan dan perikanan (Kementerian Koordinator Bidang Pangan, 2025), menjadikan koperasi sebagai kelembagaan ekonomi yang melengkapi infrastruktur fisik KNMP.

Skala penuh program ini jauh melampaui dua kampung di Purworejo tersebut. KKP memproyeksikan kebutuhan anggaran hingga Rp24,2 triliun untuk membangun 1.100 Kampung Nelayan Merah Putih secara bertahap hingga 2027, dengan estimasi biaya sekitar Rp22 miliar per lokasi sebagaimana disampaikan Staf Ahli Menteri KKP Trian Yunanda: "Ya kan totalnya sudah tahu, kalau Rp22 miliar kali 100 berapa?", sambil menegaskan bahwa pendanaan bersumber murni dari APBN melalui skema Anggaran Belanja Tambahan (ANTARA, 2025c). Menariknya, program ini pada mulanya bukan berasal dari perencanaan anggaran baru, melainkan dari realokasi. Menteri Trenggono mengungkapkan bahwa sejumlah pos anggaran KKP yang sempat "dibintangi"

atau diblokir sementara oleh Kementerian Keuangan, atas instruksi Presiden Prabowo, dialihkan menjadi program kampung nelayan: "Itu yang dibintangi, yang dibintangi itu dirubah saja menjadi kampung nelayan seperti ini" (detikFinance, 2025). Kisah asal-usul ini penting bagi pembacaan dengan kacamata Morgenthau maupun Bueger: ia menunjukkan bahwa kelahiran sebuah kebijakan sektoral sering kali lebih ditentukan oleh dinamika fiskal dan politik anggaran jangka pendek ketimbang oleh perencanaan strategis jangka panjang sebuah realitas yang tidak mengurangi manfaat programnya di lapangan, tetapi patut dicatat sebagai bagian dari evaluasi kelembagaan di Bab XI.

Kotak 8.4

Rp22 Miliar per Kampung: Menguji Konsistensi Angka Pembiayaan

Anggaran program pemerintah adalah informasi publik, dan subbab 8.3 sudah memuat angka-angkanya. Kotak ini hanya menyandingkan angka yang dinyatakan pejabat dengan hasil bagi per lokasi untuk melihat apakah angka-angka itu sejalan. Hasil bagi tersebut adalah hitungan penulis, bukan angka resmi, dan kotak ini tidak menilai pelaksanaan anggaran.

Tabel 8.2 Pernyataan anggaran KNMP dan hitungan per lokasi

Tanggal	Pernyataan (sumber) dan hitungan per lokasi oleh penulis
16 Jun 2025	Rp24,2 triliun untuk 1.100 KNMP hingga 2027; Staf Ahli Menteri KKP menyebut sekitar Rp22 miliar per lokasi (ANTARA, 2025c). Hitungan: Rp22,0 miliar.
21 Des 2025	Rp1,34 triliun untuk 65 lokasi tahap I (Investortrust.id, 2025). Hitungan: Rp20,6 miliar.
2025	Rp859 miliar untuk 35 lokasi tahap II (JawaPos.com, 2025). Hitungan: Rp24,5 miliar.
2025	Total investasi Rp40 miliar untuk dua kampung nelayan di Purworejo (Monitor.co.id, 2025). Hitungan: Rp20,0 miliar.
13 Feb 2026	Menko Pangan: anggaran "kira-kira Rp22,5 triliun" untuk 1.000 KNMP (Investortrust.id, 2026b). Hitungan: Rp22,5 miliar.

Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari ANTARA (2025c); Investortrust.id (2025); JawaPos.com (2025); Monitor.co.id (2025); Investortrust.id (2026b).

Hasil bagi itu berkisar antara sekitar Rp20 miliar dan Rp24,5 miliar per lokasi, dengan Rp22 miliar sebagai titik tengah yang juga disebut pejabat. Tahap I (Rp20,6 miliar) dan tahap II (Rp24,5 miliar) berbeda cukup jelas, dan sumber yang saya baca tidak menjelaskan selisih itu. Pembagian total anggaran dengan jumlah lokasi juga mengandaikan semua lokasi berbiaya sama, padahal fasilitas disebut disesuaikan dengan kondisi tiap wilayah, misalnya dermaga, pabrik es, dan cold storage (Bisnis.com, 2026a).

Untuk target 2026 yang lebih besar, sumber yang saya baca tidak menyebut anggaran. Angka 1.269 (Bisnis.com, 2026a, 2026b) dan 1.369 (Bisnis.com, 2026c) tidak disertai nilai rupiah, dan pada 7 April 2026 Menteri Trenggono, saat menyebut rencana 1.000 kampung tambahan dengan fokus Indonesia timur, juga tidak menyebut biaya maupun sumber dananya (Bisnis.com, 2026d). Sebagai ilustrasi hitungan penulis, bukan angka resmi dan tidak boleh dikutip sebagai anggaran program: dengan Rp22,5 miliar per lokasi, 1.269 lokasi akan berarti sekitar Rp28,6 triliun dan 1.369 lokasi sekitar Rp30,8 triliun.

Angka progres juga perlu dicatat dengan tanggalnya. Pada 13 Februari 2026 Menko Pangan menyebut 85 dari 100 desa nelayan yang dirintis sudah selesai (Investortrust.id, 2026b). Pada 7 April 2026 Menteri Trenggono menyatakan 100 lokasi itu diperkirakan selesai akhir Mei (Bisnis.com, 2026d), dan pada 2 Mei 2026 dilaporkan 65 lokasi tahap I selesai 100 persen dengan 35 lokasi tahap II masih dibangun (Investortrust.id, 2026a). Sumber-sumber itu tidak menyelaraskan angka tersebut. Buku ini mencatatnya tanpa menyimpulkan penyebabnya, yang mungkin saja soal definisi "selesai".

Catatan batas: dokumen anggaran primer, yaitu DIPA dan rencana kerja anggaran KKP serta laporan realisasinya, belum saya baca untuk buku ini. Penelitian lanjutan, termasuk tesis, semestinya merujuk dokumen itu, bukan hanya pemberitaan.

8.4 Kaitan KNMP dengan Regulasi (Bab VI) dan Arah Politik (Bab VII)

KNMP adalah titik pertemuan paling jelas antara hierarki hukum di Bab VI dan arah politik di Bab VII. Secara hukum, ia berpijak pada Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 55 Tahun 2025 yang diturunkan dari Peraturan Presiden Nomor 193 Tahun 2024 tentang KKP instrumen paling ringan di antara seluruh hierarki hukum yang dibahas Bab VI, karena hanya berupa keputusan menteri tentang lokasi, bukan undang-undang atau peraturan menteri substantif. Secara politik, sebagaimana ditegaskan Bab VII, KNMP diposisikan sebagai bagian dari anggaran dan koordinasi ketahanan pangan di bawah Kemenko Pangan, bukan kemaritiman. Kombinasi keduanya landasan hukum yang ringan namun anggaran dan sorotan politik yang besar menjadikan KNMP program yang secara administratif lincah tetapi secara kelembagaan rentan terhadap perubahan prioritas politik di masa depan.

Gambar 8.3 Anggaran per Lokasi KNMP: Studi Kasus Purworejo vs Proyeksi Nasional



Sumber: diolah dari Pantau.co.id (2025); ANTARA (2025c, 18 Juni).

Kotak 8.5

Setelah Dibangun, Siapa yang Mengelola? Satgas, Koperasi, dan BUMN

Membangun kampung nelayan adalah satu pekerjaan; menjalankannya adalah pekerjaan lain. Sumber-sumber 2026 menunjukkan bahwa pertanyaan kedua itu baru dijawab belakangan. Pada 2 Mei 2026, Keputusan Menteri KP Nomor 20 Tahun 2026 dilaporkan membentuk satuan tugas operasionalisasi KNMP saat 65 lokasi tahap I selesai dibangun (Investortrust.id, 2026a).

Pada 24 April 2026, KKP membuka rekrutmen tenaga pengelola. Kepala BPPSDM KP I Nyoman Radiarta menyebut kebutuhan 5.476 orang untuk ditempatkan di berbagai wilayah, dengan empat posisi kunci di setiap lokasi: manajer operasional, kepala produksi, penjamin mutu, dan administrasi keuangan. Hingga 24 April pukul 10.00 WIB tercatat 118.676 pendaftar (Bisnis.com, 2026e). Sebagai hitungan penulis, itu sekitar 21,7 pendaftar untuk setiap kebutuhan.

Pada 25 September 2026, di KNMP Tongke-Tongke, Kabupaten Sinjai, Sulawesi Selatan, ditandatangani surat keputusan bersama (SKB) tentang pengelolaan. Menurut pemberitaan iNews.id (2026), PT Agrinas Jaladri Nusantara (Persero) ditugaskan mengelola dan mengoperasikan KNMP bersama Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih (KDKMP). Menteri Trenggono menyebut KNMP sebagai bagian dari unit usaha KDKMP, yang akan menjadi salah satu penampung (offtaker) hasil tangkapan nelayan. Kementerian Koperasi menandatangani nota kesepahaman dengan KKP yang mencakup pertukaran data, peningkatan kapasitas koperasi bidang kelautan dan perikanan, penguatan daya saing usaha koperasi, serta percepatan pembentukan dan operasional KDKMP. BP BUMN disebut sebagai pihak dalam SKB, tetapi artikel tidak menguraikan perannya. KDKMP diminta bersiap mengelola KNMP secara mandiri dengan menyusun rencana bisnis dan rencana kerja operasional (iNews.id, 2026).

Yang tidak disebut sumber itu sama pentingnya: pemberitaan tersebut tidak memuat rincian pembiayaan, pembagian hasil, maupun kepemilikan. Bacaan penulis, bukan pernyataan sumber: ketiga hal itu adalah inti kelembagaan, karena menentukan siapa menanggung risiko operasional dan siapa menikmati hasilnya. Hal ini sejalan dengan catatan subbab 8.4 bahwa KNMP lincah secara administratif tetapi rentan secara kelembagaan, dan akan dinilai ulang pada Bab XI setelah dokumen SKB dan nota kesepahaman dapat dibaca langsung.

8.5 Penilaian Awal berdasarkan Matriks Bueger

Dinilai dengan empat indikator yang dirumuskan di Bab IV, KNMP menunjukkan hasil yang tidak merata antar dimensi. Pada dimensi blue economy, penilaiannya positif: infrastruktur dermaga, cold storage, dan pabrik es secara langsung memperbesar dan mempermudah pemanfaatan ekonomi laut secara sah. Pada dimensi human security, penilaiannya juga positif: program ini secara eksplisit menyasar kesejahteraan dan martabat masyarakat pesisir yang sebelumnya identik dengan kekumuhan. Pada dimensi marine safety, penilaiannya positif namun tidak langsung: dermaga yang lebih baik turut meningkatkan keselamatan berlabuh, meski program ini tidak secara eksplisit menyasar keselamatan pelayaran. Namun pada dimensi sea power, penilaiannya paling lemah: KNMP tidak dirancang untuk memperkuat kemampuan negara mengawasi dan menegakkan klaim di lautnya secara langsung — ia adalah program pembangunan ekonomi pesisir, bukan program pertahanan maritim. Kesenjangan inilah yang akan dijawab sebagian oleh Bab IX, yang membahas bagaimana kehadiran nelayan sendiri, bukan sekadar infrastrukturnya, bisa menjadi wujud sea power non-militer.

8.6 Sorotan Global: perbandingan dengan program pengembangan komunitas pesisir di negara lain

KNMP bukan satu-satunya upaya dunia merevitalisasi kampung nelayan. Jepang, yang menghadapi penyusutan populasi dan penuaan nelayan di desa-desa pesisirnya, mengembangkan kebijakan "umigyo" lewat Rencana Dasar Perikanan terbaru proyek yang memanfaatkan daya tarik sumber daya laut dan desa nelayan secara lebih luas, termasuk pariwisata pesisir, digerakkan oleh koperasi perikanan, pemerintah daerah, dan sektor swasta secara bersama-sama

(Sato, 2025). Filipina menempuh jalan yang agak berbeda: Bureau of Fisheries and Aquatic Resources (BFAR) menjalankan program insentif "Outstanding Coastal Communities" yang menghargai kepatuhan terhadap syarat lingkungan bebas illegal fishing, kawasan konservasi laut, dan rehabilitasi mangrove serta membangun Community Fish Landing Centers yang menyediakan fasilitas pelelangan dan pendingin ikan, mirip komponen inti KNMP (Pemerintah Filipina, 2022). Dibandingkan keduanya, KNMP lebih menyerupai model Filipina dalam hal komponen fisik (dermaga dan cold storage), tetapi tanpa mekanisme insentif berbasis kepatuhan lingkungan seperti BFAR, dan lebih terpusat serta digerakkan dari atas dibanding model kooperatif Jepang yang melibatkan komunitas sejak perencanaan.

BAB IX

MENGUATKAN PERAN NELAYAN SEBAGAI PENJAGA LAUT

9.1 Nelayan sebagai Kehadiran Efektif Negara di Laut

Jika Bab VIII menunjukkan bahwa infrastruktur KNMP lemah pada dimensi sea power, bab ini menjawabnya lewat argumen yang berbeda: kehadiran nelayan itu sendiri, bukan sekadar dermaga tempat mereka bersandar, adalah bentuk sea power non-militer yang nyata. Pakar hukum internasional Hikmahanto Juwana berpendapat bahwa untuk menandingi klaim Tiongkok di Natuna yang didukung kehadiran nyata kapal-kapal nelayannya, Indonesia memerlukan kehadiran nelayannya sendiri di perairan yang sama bukan semata klaim yuridis lewat UNCLOS (Wartaekonomi.co.id, 2020). Argumen serupa disampaikan Sekretaris Jenderal KIARA Susan Herawati, yang menilai pendekatan keamanan lewat armada militer semata tidak cukup untuk

mengamankan wilayah perbatasan laut, sehingga pelibatan nelayan menjadi bagian utama dari konsep pertahanan negara di laut (Mongabay, 2020). Pada praktiknya, dukungan ini bahkan datang dari nelayan sendiri: Aliansi Nelayan Indonesia pernah menyatakan siap mengerahkan sekitar 500 kapal besar untuk melaut sekaligus menjadi "mata-mata negara" dalam mengamankan batas teritorial NKRI (Bisnis.com, 2020). Gambar 9.1 merangkum bagaimana nelayan, berbeda dari kebanyakan instrumen kebijakan yang dibahas bab-bab sebelumnya, sekaligus berperan di keempat dimensi matriks Bueger.

Gambar 9.1 Nelayan sebagai Aktor di Keempat Dimensi Matriks Bueger



Sumber: pemetaan kualitatif penulis dengan kerangka Bueger (2015); lihat uraian Bab IX.

Kotak 9.1

Ketika Kapal Nelayan dan Kapal Negara Berbagi Perairan: Natuna Utara, Oktober 24

Klaim tentang nelayan sebagai "kehadiran efektif negara di laut" bukan sekadar retorika. Pada Oktober 2024, kapal China Coast Guard bernomor lambung 5402 terdeteksi memasuki wilayah yurisdiksi Indonesia di Laut Natuna Utara sebanyak tiga kali pada 21, 22, dan 25 Oktober mendekati kapal survei seismik milik Pertamina yang sedang beroperasi di landas kontinen Indonesia. Bakamla RI merespons dengan mengerahkan KN Tanjung Datu-301 dan KN Pulau Dana-323, dibantu KRI Sutedi Senaputera dan KRI Bontang 907 dari TNI AL, menggunakan taktik "shadowing" untuk mengusir kapal asing tersebut hingga akhirnya meninggalkan ZEE Indonesia pada 4 November 2024 (Mongabay.co.id, 2024).

Pakar hukum laut I Made Andi Arsana menilai tindakan pengusiran oleh Bakamla memiliki nilai penting sebagai rekam jejak hukum yang dapat digunakan untuk melaporkan perilaku Tiongkok ke forum internasional, mengingat di bawah UNCLOS 1982 Indonesia memiliki hak yang diakui atas wilayah tersebut yang tidak dapat dikesampingkan oleh klaim sepihak "sembilan garis putus-putus" (nine-dash line) Tiongkok. Namun insiden ini juga menyingkap sisi lain dari klaim "kehadiran efektif": kapal patroli negara baru dapat merespons karena ada aktivitas ekonomi dalam kasus ini survei seismik Pertamina yang lebih dulu berada di lokasi. Bagi nelayan kecil yang melaut setiap hari di perairan yang sama, kehadiran mereka jauh lebih rutin dan tersebar dibandingkan kapal survei sesekali, namun kapasitas mereka untuk melapor atau bertahan ketika berhadapan dengan kapal asing jauh lebih terbatas — sebuah kesenjangan yang menjadi alasan mengapa penguatan kelembagaan nelayan, bukan sekadar kehadiran mereka semata, menjadi agenda utama bab ini (Mongabay.co.id, 2024).

9.2 Profil dan Kerentanan Nelayan Indonesia

Di balik peran strategisnya, profil sosial-ekonomi nelayan Indonesia menunjukkan kerentanan yang signifikan. Badan Pusat Statistik (2024) mencatat sedikitnya 1.511 desa di Indonesia berada di kawasan pesisir, dengan lebih dari 1,3 juta jiwa penduduknya hidup dalam kemiskinan setara 12,5 persen dari total penduduk miskin nasional (Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia, 2023). Tingkat pendidikan juga rendah: sekitar 80 persen nelayan kecil berpendidikan di bawah SMP (KNTI, 2023). Pada 2021, tingkat kemiskinan ekstrem di kawasan

pesisir bahkan sempat melampaui rata-rata nasional 4,19 persen berbanding 4 persen (KNTI, 2023). Secara hukum, Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016 mendefinisikan "nelayan kecil" sebagai mereka yang menangkap ikan untuk kebutuhan sehari-hari, baik tanpa kapal maupun dengan kapal berukuran maksimal 10 gross ton kategori yang mencakup mayoritas nelayan yang justru paling rentan terhadap persaingan kapal besar dan kapal asing.

Kerentanan struktural ini berakar pada karakter pekerjaan nelayan itu sendiri: pendapatan yang sangat bergantung musim dan cuaca, tidak adanya jaminan penghasilan tetap seperti pekerja formal, serta ketergantungan pada tengkulak atau pengepul untuk menjual hasil tangkapan yang sering kali menempatkan nelayan pada posisi tawar paling lemah dalam rantai nilai perikanan. Pola inilah yang oleh banyak kajian sosiologi pedesaan pesisir disebut sebagai "kemiskinan struktural" kemiskinan yang bertahan bukan karena kemalasan atau kurangnya keterampilan individu, melainkan karena struktur ekonomi dan kelembagaan yang secara sistematis menyulitkan nelayan kecil naik kelas secara ekonomi, betapa pun keras mereka bekerja. Memahami akar struktural ini penting agar program seperti KNMP dan Koperasi Merah Putih yang dibahas subbab berikut tidak berhenti pada penyediaan infrastruktur semata, tetapi juga menyentuh struktur rantai nilai yang selama ini merugikan nelayan kecil.

Gambar 9.2 Siapa "Nelayan Kecil"? Kriteria menurut UU Nomor 7 Tahun 2016



Sumber: diolah dari Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam.

9.3 Penguatan Kelembagaan: Koperasi, Kelompok Usaha, dan Kampung Nelayan

Sebagaimana disinggung di Bab VIII, penguatan kelembagaan nelayan kini banyak ditopang program Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih, yang dilandasi Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025 dan Keputusan Presiden Nomor 9 Tahun 2025 tentang Satuan Tugas Percepatannya. Dari target nasional 70.000 koperasi desa, 10.000 di antaranya secara khusus diperuntukkan bagi sektor kelautan dan perikanan (Kementerian Koordinator Bidang Pangan, 2025), dengan skema pembiayaan Rp3–5 miliar per koperasi, bunga di bawah 5 persen, dan tenor hingga 10 tahun. Koperasi ini tidak selalu dibangun dari nol; banyak yang merupakan revitalisasi dan konsolidasi dari kelompok usaha nelayan, kelompok tani, dan badan usaha milik desa yang sudah ada sebelumnya (Metrotvnews.com, 2025). Di lapangan, KKP telah mulai membangun fasilitas pendukung seperti budi daya ikan sistem bioflok untuk sejumlah Kopdes Merah Putih, termasuk di Situbondo, Jawa Timur menunjukkan penguatan kelembagaan koperasi dan penguatan infrastruktur KNMP kini berjalan beriringan di bawah koordinasi yang sama.

9.4 Peningkatan Kapasitas, Perlindungan Sosial, dan Akses Pasar

Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016 Pasal 33 ayat (2) secara eksplisit memerintahkan pemerintah pusat dan daerah memfasilitasi akses nelayan kecil dan tradisional terhadap asuransi jiwa dan asuransi perikanan, termasuk bantuan pembayaran premi sesuai kemampuan keuangan negara. Amanat ini diturunkan lewat Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 18 Tahun 2016 tentang Jaminan Perlindungan atas Risiko kepada Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam. Namun implementasinya masih timpang: penelusuran di sejumlah kabupaten di Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur menemukan banyak nelayan yang bahkan belum mengetahui keberadaan program asuransi ini (Mongabay, 2016). Kesenjangan semacam ini antara mandat yang sudah tertulis rapi dalam hierarki hukum Bab VI dan pengetahuan nelayan di lapangan adalah pengingat bahwa penguatan kapasitas nelayan bukan hanya soal menerbitkan regulasi, tetapi juga memastikan regulasi itu benar-benar sampai ke penerima manfaatnya.

9.5 Nelayan Kecil dan Tradisional dalam Isu IUU Fishing

Posisi nelayan kecil dan tradisional dalam persoalan IUU fishing bersifat ganda. Di satu sisi, mereka adalah pihak yang paling dirugikan oleh kapal asing dan kapal besar yang menangkap ikan secara ilegal persaingan yang menekan hasil tangkapan dan pendapatan mereka, sebagaimana disinggung di Bab VI dan VII. Namun di sisi lain, penegakan hukum yang dirancang untuk memberantas IUU fishing kadang turut menjerat nelayan kecil yang tidak sepenuhnya memahami batas administratif Wilayah Pengelolaan Perikanan atau ketentuan teknis perizinan. Ketegangan ini menegaskan bahwa kebijakan anti-IUU fishing perlu dirancang secara berlapis: tegas terhadap kapal besar dan asing yang benar-benar merugikan negara, tetapi tidak menjadikan nelayan kecil sebagai korban tambahan dari sistem yang seharusnya melindungi mereka.

9.6 Dimensi Human Security dan Resilience

Digabungkan, data pada subbab-subbab sebelumnya kemiskinan pesisir yang lebih tinggi dari rata-rata nasional, tingkat pendidikan yang rendah, dan kesenjangan akses terhadap perlindungan sosial menegaskan bahwa dimensi human security dalam matriks Bueger adalah salah satu titik paling rapuh dalam keamanan maritim Indonesia. Resiliensi masyarakat pesisir tidak bisa dibangun hanya lewat infrastruktur fisik seperti KNMP; ia memerlukan perbaikan pada pendidikan, akses permodalan, dan jaring pengaman sosial yang benar-benar menjangkau nelayan kecil dan tradisional bukan hanya pemilik kapal besar yang lebih mudah mengakses program pemerintah.

9.7 Sorotan Global: standar ketenagakerjaan dan perlindungan awak kapal perikanan internasional, serta dampak perubahan iklim pada nelayan pesisir

Pada level internasional, Indonesia baru saja menempuh langkah signifikan untuk melindungi awak kapal perikanannya. Presiden Prabowo Subianto menandatangani Peraturan Presiden Nomor 25 Tahun 2026 yang meratifikasi Konvensi ILO Nomor 188 tentang Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan konvensi yang diadopsi Konferensi Perburuhan Internasional ke-96 pada 2007 dan instrumen ratifikasinya diserahkan langsung kepada Direktur Jenderal ILO di Jenewa pada Juni 2026 (ANTARA (English), 2026b). Konvensi ini mengatur usia minimum kerja, pemeriksaan kesehatan, kontrak kerja tertulis, jaminan upah yang adil, jam kerja dan istirahat yang diatur, standar akomodasi dan pangan di atas kapal, serta hak repatriasi dan jaminan sosial (AP Law Solution, 2026) perlindungan yang selama ini absen bagi banyak Awak Kapal Perikanan Indonesia (AKPI), baik yang bekerja di kapal domestik maupun kapal asing. Di luar isu ketenagakerjaan, perubahan iklim menambah lapisan kerentanan baru bagi nelayan pesisir: kenaikan suhu permukaan laut, perubahan

pola curah hujan, dan meningkatnya intensitas gelombang telah mengubah pola musim tangkap dan keselamatan melaut (Wardana dkk., 2026). Sayangnya, strategi adaptasi yang dilakukan nelayan sejauh ini masih didominasi tindakan reaktif dan individual mayoritas nelayan hanya menyesuaikan jadwal melaut berdasarkan cuaca karena minimnya dukungan kelembagaan dan akses informasi iklim (Wardana dkk., 2026). Dua tantangan global ini standar ketenagakerjaan dan perubahan iklim menunjukkan bahwa menguatkan peran nelayan Indonesia bukan hanya proyek domestik, melainkan juga bagian dari agenda kerja layak dan ketahanan iklim yang jauh lebih luas.

Kotak 9.2 Keselamatan Awak Kapal: Apa yang Sudah Pasti dan Apa yang Belum Terukur

Subbab 9.7 mencatat ratifikasi Konvensi ILO 188. Kotak ini merinci apa yang dapat dipastikan dari sumber bertanggal. Presiden Prabowo Subianto mengumumkan penandatanganan Peraturan Presiden Nomor 25 Tahun 2026 pada peringatan Hari Buruh, 1 Mei 2026, dengan tujuan, katanya, memastikan perlindungan dan kesejahteraan awak kapal perikanan. Menurut ANTARA (English, 2026a), cakupannya meliputi usia minimum, pemeriksaan medis, kontrak kerja tertulis, upah yang adil, jam kerja dan istirahat yang diatur, akomodasi, pangan, layanan medis dan jaminan sosial di atas kapal, serta perlindungan dari eksploitasi, kerja paksa, dan perdagangan orang di laut, bagi awak kapal domestik maupun berbendera asing. Dalam pidato yang sama Presiden mengaitkan kampung nelayan dengan kondisi kerja nelayan: "banyak nelayan sudah lama melaut tanpa es, jadi kami memutuskan membangun pabrik es di setiap kampung nelayan" (ANTARA (English), 2026a, terjemahan penulis dari versi bahasa Inggris).

Penyerahan instrumennya kini terkonfirmasi. Pada 10 Juni 2026 di Jenewa, Menteri Ketenagakerjaan Yassierli menyerahkan instrumen asli ratifikasi kepada Direktur Jenderal ILO Gilbert F. Houngbo, dan menyebutnya komitmen konkret memperkuat perlindungan pekerja, khususnya nelayan dan awak kapal (ANTARA Jambi, 2026). Catatan sumber: berita ANTARA bertanggal 8 Juni masih menyebut penyerahan itu sebagai rencana pada Konferensi Perburuhan Internasional ke-114 (ANTARA (English), 2026b); konfirmasinya baru muncul pada 11 Juni. Sumber-sumber ini menyatakan konvensi mulai berlaku secara internasional pada 2017 tetapi tidak menyebut kapan berlaku bagi Indonesia, dan buku ini tidak menyebut tanggal itu.

Soal data keselamatan, Basarnas (t.t.) mencatat 2.767 operasi SAR pada 2025, 926 di antaranya kecelakaan kapal. Dokumen itu hanya memakai satu kategori "kecelakaan kapal" dan tidak memisahkan kapal nelayan. Angka korbannya tercampur dalam ekstraksi teks yang saya terima sehingga tidak dikutip di sini. Bacaan penulis, bukan temuan Basarnas: selama kapal ikan tidak dipisahkan dalam statistik, dampak ratifikasi terhadap keselamatan nelayan sulit diukur, dan penelitian lanjutan perlu mencari data yang lebih rinci.

Dua pertanyaan terbuka bagi KNMP dan Natuna. Pertama, sebagian besar kapal nelayan Natuna dilaporkan berukuran sekitar 2 GT (Inikepri.com, 2026); sejauh mana ketentuan konvensi berlaku bagi kapal sekecil itu belum dapat dijawab, karena teks konvensi dari ILO tidak dapat saya akses pada sesi ini. Pembaca disarankan membaca naskah lengkap di basis data NORMLEX. Kedua, KNMP menyediakan es dan dermaga, tetapi sumber yang saya baca tidak menunjukkan program yang secara eksplisit menerapkan ketentuan konvensi pada awak kapal di kampung-kampung tersebut.

Kotak 9.3 Laut Natuna Utara dan Musimnya: Gelombang Tipikal, Gelombang Ekstrem, dan Musim Tangkap

Subbab 9.7 menyinggung bahwa perubahan iklim dan cuaca memengaruhi keselamatan melaut. Kotak ini menambahkan apa yang dapat ditelusuri khusus untuk perairan Natuna. Pada 7 Januari 2026, BMKG melalui Direktur Meteorologi Maritim Eko Prasetyo mengeluarkan peringatan untuk 7–10 Januari 2026. Gelombang 4–6 meter diperkirakan terjadi di Laut Natuna Utara dan disebut "sangat tinggi", dengan risiko bagi keselamatan pelayaran. Penyebab yang disebut adalah Siklon Tropis Jenna di barat daya Samudra Hindia dan gangguan siklon tropis 90W di Laut Filipina, yang meningkatkan kecepatan angin dan tinggi gelombang. Angin berhembus pada kecepatan 6–25 knot (JawaPos.com, 2026). Artikel itu tidak menyebut monsun.

Gambaran kondisi tipikal berbeda. Afriady dkk. (2019) memakai data angin NCEP 2009–2018 dan metode Sverdrup-Munk-Bretschneider untuk memperkirakan gelombang di sekitar Pulau Natuna. Mereka memperkirakan gelombang berasal terutama dari timur laut pada musim barat dan peralihan pertama, dan dari selatan hingga barat daya pada musim timur dan peralihan kedua. Tinggi maksimum sekitar 1,0–1,4 meter sering terjadi pada musim timur, tinggi minimum sekitar 0,2–0,6 meter pada musim peralihan, dengan periode dominan 7–9 detik di semua musim. Angka ini adalah perkiraan berbasis angin, bukan pengukuran gelombang langsung.

Kedua temuan tidak dapat dibandingkan secara langsung: yang satu menggambarkan kondisi tipikal sekitar pulau selama sepuluh tahun, yang lain peringatan kejadian ekstrem di Laut Natuna Utara. Bacaan penulis, bukan temuan sumber: bagi nelayan kecil, risiko ditentukan oleh kejadian ekstrem, bukan rata-rata. Kapal berukuran sekitar 2 GT, ukuran yang dilaporkan dominan di Natuna (Inikepri.com, 2026), akan menghadapi peringatan 4–6 meter sebagai larangan melaut, bukan sebagai gangguan.

Musim juga memengaruhi tangkapan. Hanafi dkk. (2025) meneliti hubungan suhu permukaan laut dan klorofil-a dengan tangkapan ikan kembung (Rastrelliger sp.) di Laut Natuna, memakai data pendaratan di Pelabuhan Pendaratan Ikan Pemangkat serta citra satelit Copernicus Marine. Suhu permukaan laut berkisar 27–30 °C, dan puncak tangkapan terjadi pada musim peralihan pertama (Mei) dan kedua (Juli). Dua catatan: abstrak melaporkan rata-rata klorofil-a 0,37 mg/m³ yang berada di bawah kisaran 0,40–0,69 mg/m³ yang juga dilaporkan, sehingga angka itu perlu diperiksa pada artikel lengkap; dan data pendaratannya dari Pemangkat, bukan dari kabupaten Natuna, sehingga kaitannya dengan nelayan KNMP Natuna tidak langsung.

Pertanyaan terbuka bagi KNMP: apakah pabrik es dan cold storage membantu nelayan menyiasati bulan-bulan tidak melaut atau memanfaatkan puncak tangkapan musim peralihan. Sumber yang saya baca tidak menjawabnya. Di lokasi studi lain, Wardana dkk. (2026) menemukan bahwa adaptasi nelayan terhadap iklim sebagian besar masih berupa penyesuaian jadwal melaut berdasarkan cuaca karena minimnya dukungan kelembagaan dan akses informasi iklim. Temuan itu bukan dari Natuna dan hanya ditunjukkan di sini sebagai pembanding.

BAB X

MODERNISASI KAPAL PERIKANAN

10.1 Kondisi Armada Perikanan Indonesia

Setelah membahas infrastruktur pesisir (Bab VIII) dan manusia di baliknya (Bab IX), bab ini beralih ke elemen ketiga dari upaya mewujudkan kepentingan maritim Indonesia: kapal itu sendiri. Kondisi armada perikanan nasional selama ini diwarnai oleh sejumlah persoalan lama yang saling terkait usia kapal yang sudah tua, keterbatasan teknologi navigasi dan pengawasan, tingginya biaya operasional, serta mutu hasil tangkapan yang belum konsisten (ANTARA (English), 2026c). Mayoritas armada nelayan Indonesia masih didominasi kapal berukuran kecil, di bawah 10 gross ton (GT) kategori yang oleh Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016 didefinisikan sebagai batas atas

"nelayan kecil" (lihat Bab IX). Ketimpangan kapasitas inilah yang mendasari salah satu program modernisasi kapal perikanan paling ambisius dalam sejarah KKP.

Dominasi kapal kecil ini punya konsekuensi ganda. Di satu sisi, ia mencerminkan keadilan distribusi akses terhadap sumber daya laut puluhan ribu nelayan kecil masih bisa mencari nafkah tanpa modal besar. Namun di sisi lain, ia juga membatasi jangkauan operasi armada nasional secara keseluruhan: kapal di bawah 10 GT pada umumnya tidak dirancang untuk melaut jauh dari pantai dalam waktu lama, sehingga wilayah perairan yang jauh dari daratan termasuk sebagian ZEE di Laut Natuna Utara yang menjadi titik gesekan geopolitik (Bab II.6 dan V.3) justru lebih banyak "dihuni" kapal asing berukuran besar dibanding kapal Indonesia sendiri. Paradoks inilah yang mendasari argumen bahwa modernisasi kapal bukan sekadar proyek peningkatan produktivitas ekonomi, melainkan juga proyek kedaulatan: memastikan kehadiran fisik kapal Indonesia sendiri di perairan yang secara hukum adalah miliknya.

Skala produksi yang harus ditopang armada ini tidaklah kecil. Pada semester pertama 2024 saja, produksi perikanan tangkap nasional dari laut maupun perairan umum daratan mencapai 3,34 juta ton, atau 111,33 persen dari target semester yang ditetapkan, menuju target tahunan sebesar 6 juta ton (5,64 juta ton dari laut dan 0,38 juta ton dari perairan umum darat), dengan ikan pelagis besar seperti tuna, cakalang, dan tongkol serta pelagis kecil seperti kembung dan layang sebagai penyumbang utama (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2024). Capaian yang melebihi target ini terjadi di tengah kondisi armada yang, sebagaimana diuraikan di atas, sebagian besar masih berskala kecil dan berteknologi terbatas sebuah paradoks yang menegaskan betapa besarnya potensi tambahan produksi apabila modernisasi armada benar-benar berjalan merata, bukan hanya menambal titik-titik yang paling mendesak.

10.2 Urgensi Modernisasi: keselamatan, produktivitas, jangkauan

Presiden Prabowo Subianto menargetkan Indonesia memiliki sekitar 1.582 kapal nelayan modern pada akhir 2026 hingga awal 2027, dari kapal berukuran 30 GT hingga 10.000 GT (Bisnis.com, 2025b). Urgensi program ini bersumber dari tiga alasan utama: keselamatan awak kapal yang selama ini rentan terhadap kondisi cuaca ekstrem dan kapal tua, produktivitas tangkapan yang terbatas oleh jangkauan dan teknologi kapal kecil, dan jangkauan operasi yang perlu diperluas agar nelayan Indonesia sebagaimana dibahas di Bab IX dapat benar-benar hadir di perairan seperti Natuna, bukan hanya di perairan dekat pantai. Program ini sekaligus diharapkan mengurangi ketimpangan armada yang selama ini terkonsentrasi pada kapal di bawah 10 GT (Bisnis.com, 2025b).

10.3 Teknologi Pendukung (VMS, AIS, alat tangkap ramah lingkungan, rantai dingin)

Modernisasi kapal tidak berhenti pada ukuran fisik; ia juga menyangkut teknologi pengawasan. Vessel Monitoring System (VMS), atau Sistem Pemantauan Kapal Perikanan (SPKP), berbasis satelit, wajib dipasang dan diaktifkan oleh kapal berukuran di atas 5 GT, dengan masa transisi hingga 31 Desember 2025 bagi kapal 5–30 GT hasil migrasi izin daerah ke pusat (Mongabay, 2025b). Hingga April 2025, dari 13.313 kapal berizin pusat, sebanyak 8.893 kapal telah memasang VMS, menyisakan 4.425 kapal yang belum (Suara Surabaya, 2026). Direktur Jenderal PSDKP Pung Nugroho Saksono menegaskan bahwa pemasangan VMS bukan sekadar kewajiban administratif, melainkan bukti bahwa hasil tangkapan bukan berasal dari IUU fishing dan memenuhi syarat ketertelusuran (traceability) untuk ekspor (Suara Surabaya, 2026). Di luar VMS, organisasi pengelolaan perikanan regional seperti Indian Ocean Tuna Commission (IOTC) turut mewajibkan kapal penangkap tuna memasang VMS agar tetap bisa bersaing di pasar tuna global (ANTARA, 2025b).

Kotak 10.1 VMS dalam Literatur: Dasar Hukum, Keterbukaan Data, dan Bukti Dampak

Subbab 10.3 telah memperkenalkan Vessel Monitoring System (VMS). Kotak ini menelusuri apa yang dikatakan literatur tentang dasar hukum, keterbukaan, dan dampaknya. Soemarmi dkk. (2020) mencatat bahwa Kementerian Kelautan dan Perikanan memakai VMS sejak 2003, dengan landasan UU Nomor 31 Tahun 2004 dan Permen KP Nomor 42 Tahun 2015, dan bahwa kapal di atas 30 gross tonnage wajib menjaga transmitter tetap aktif. Mereka memandang VMS sebagai pelengkap yang bersifat pencegahan bagi patroli yang sebagian besar represif, yakni bertindak setelah pelanggaran terjadi, dan menegaskan bahwa keterbukaan data harus diseimbangkan dengan kepentingan nasional dan Undang-Undang Keterbukaan Informasi Publik.

Soal keterbukaan, Armstrong (2017) melaporkan bahwa pada 8 Juni 2017, dalam Konferensi Samudra PBB, data aktivitas penangkapan ikan dari VMS Indonesia dibuka lewat Global Fishing Watch, proyek bersama SkyTruth, Oceana, dan Google, dengan pembaruan harian. Menteri Susi Pudjiastuti, tulisnya, menyerukan negara lain mengikuti langkah itu. Artikel tersebut tidak menyebut jumlah kapal yang tercakup.

Bukti dampaknya perlu dibaca hati-hati. Global Fishing Watch (2019) menemukan bahwa kehadiran kapal ikan asing di perairan Indonesia turun lebih dari 90 persen setelah larangan yang diberlakukan pada November 2014. Namun analisis itu terutama memakai data AIS, dengan data VMS dan citra satelit VIIRS sebagai validasi, dan lembaga itu sendiri mencatat baru memiliki data VMS sejak 2014. Penurunan tersebut karena itu lebih tepat dibaca sebagai dampak kebijakan larangan, bukan dampak VMS semata.

Dua catatan penulis. Pertama, kajian Soemarmi dkk. (2020) bersifat yuridis normatif, sehingga harapan bahwa VMS dapat membebaskan industri perikanan dari penangkapan ikan ilegal adalah proyeksi, bukan hasil pengukuran. Kedua, kapal kecil yang menjadi sasaran KNMP berada di bawah ambang 30 gross tonnage dalam sumber 2017 dan 2020; pemberitaan 2026 menyebut pemasangan VMS tidak wajib bagi nelayan kecil (Suara Surabaya, 2026), meski ambang rincinya perlu diperiksa pada peraturan terbaru. Artinya, pengawasan terhadap armada kecil di Natuna tidak bisa bertumpu pada VMS dan perlu ditopang cara lain.

Kotak 10.2 Rantai Dingin di KNMP: dari Pabrik ES sampai Data Uji Coba

Cold storage dan pabrik es adalah komponen KNMP yang paling sering disebut, dan alasannya jelas. Laman FAO tentang kehilangan dan pemborosan pangan dalam rantai nilai perikanan menyebut kurangnya rantai dingin, lemahnya penanganan dan higiene, serta lemahnya penegakan standar keamanan pangan sebagai penyebab kehilangan pangan perikanan (Food and Agriculture Organization of the United Nations [FAO], t.t.). Di Indonesia, Arista dkk. (2022) memetakan rantai dingin perikanan di Banten dan Jawa Barat lewat 90 wawancara nelayan, 9 pedagang pengumpul, 6 pedagang besar, dan 6 pengangkut. Mereka menemukan fasilitas rantai dingin belum optimal dan sulit dijangkau nelayan kecil karena investasinya besar, tetapi infrastruktur yang terbatas itu tetap dimanfaatkan pelaku usaha. Studi itu dilakukan di Jawa, bukan di Natuna, sehingga temuannya tidak otomatis berlaku di sana.

Menurut Industry.co.id (2026), fasilitas KNMP meliputi cold storage, pabrik es, mobil berpendingin, bengkel nelayan, dan kios pemasaran hasil perikanan. Menteri Koordinator Bidang Pangan Zulkifli Hasan menyebut program ini dirancang agar biaya operasional nelayan lebih efisien dan kualitas tangkapan terjaga. Artikel itu tidak menyebut kapasitas cold storage maupun pabrik es. Angka yang ia muat adalah 277 nelayan aktif, kapasitas produksi 761,75 ton per tahun, dan proyeksi omzet sekitar Rp10,46 miliar per tahun, tanpa atribusi dan tanpa penjelasan lokasi mana yang dimaksud, sehingga buku ini tidak memakainya sebagai angka program.

Data yang lebih konkret datang dari masa uji coba. Investortrust.id (2026c) melaporkan bahwa hingga 14 Agustus 2026, 65 KNMP tahap I mengirim 273,6 ton ikan senilai Rp11,10 miliar, dengan pendapatan unit usaha Rp1,29 miliar selama uji coba. Jenisnya meliputi tuna, tuna loin, tuna fillet, cumi, gurita, tongkol, bawal, ikan demersal, dan kakap putih. Unit usaha yang berjalan mencakup cold storage, kapal penangkap ikan, kendaraan berpendingin, sentra kuliner, mesin, kios perbekalan, bengkel, dan pabrik es. KNMP dihubungkan dengan Himbara dan bank pembangunan daerah untuk kebutuhan modal, dan pendampingan mencakup sertifikasi SKP dan SPDI. Ketua Satgas Operasional KNMP Victor Gustaaf Manoppo mengatakan: "Fokus kami sekarang memastikan semua fasilitas KNMP tahap I digunakan, unit usaha dijalankan, dan koperasi siap mengelolanya."

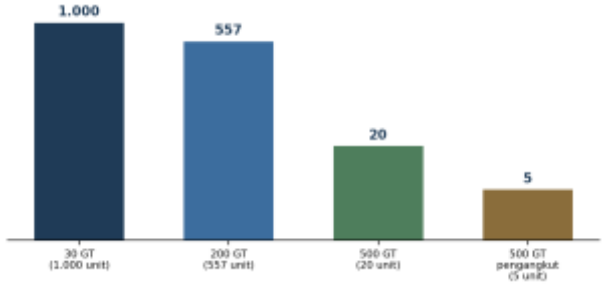
Hitungan penulis dari angka itu: rata-rata sekitar 4,2 ton dan Rp171 juta per lokasi selama masa uji coba. Angka rata-rata ini tidak boleh dibaca sebagai laju bulanan, karena awal periode uji coba tidak disebut sumbernya. Nilai pengiriman (Rp11,10 miliar) dan pendapatan unit usaha (Rp1,29 miliar) juga merupakan dua ukuran berbeda yang hubungannya tidak dijelaskan artikel, sehingga buku ini tidak membandingkannya.

Tiga catatan batas. Pertama, sumber yang saya baca tidak memuat data kehilangan hasil sebelum dan sesudah fasilitas dingin beroperasi, sehingga pertanyaan apakah cold storage di KNMP menurunkan kehilangan pascapanen belum bisa dijawab. Kedua, pernyataan Satgas menunjukkan bahwa pada Agustus 2026 pekerjaan utamanya masih memastikan fasilitas benar-benar dipakai. Ketiga, tidak ada lokasi Natuna di antara 65 lokasi tahap I (lihat Kotak 8.3), jadi tidak ada data uji coba untuk Natuna; Cemaga Utara dilaporkan memiliki pabrik es dan cold storage tetapi belum beroperasi pada awal Juli 2026 (Inikepri.com, 2026).

10.4 Skema Pembiayaan dan Pengadaan

Pembangunan 1.582 kapal ini merupakan bagian dari kerja sama investasi sektor maritim antara Indonesia dan Inggris senilai sekitar 4 miliar poundsterling, atau sekitar Rp91,6 triliun (ANTARA (English), 2026c), sementara alokasi dari sisi anggaran pemerintah sendiri disebut mencapai sekitar Rp48 triliun hingga 2027 (Bisnis.com, 2025b). Rinciannya mencakup 1.000 kapal berukuran 30 GT, 557 kapal berukuran 200 GT, 20 kapal berukuran 500 GT, dan lima kapal pengangkut berukuran 500 GT, dengan seluruh unit diproduksi di dalam negeri untuk memperkuat industri galangan kapal nasional (ANTARA (English), 2026c) lihat Gambar 10.1. Tahap awal memprioritaskan pembangunan 50 kapal berukuran 30 GT pada tahun berjalan. Sejalan dengan pembangunan armada, KKP membuka rekrutmen 20.094 Awak Kapal Perikanan untuk memenuhi kebutuhan operasional kapal-kapal baru ini (ANTARA (English), 2026c).

Gambar 10.1 Komposisi Program Modernisasi 1.582 Kapal Perikanan (skala logaritmik; total anggaran ±Rp48–91,6 triliun hingga 2027–2028)



Sumber: diolah penulis dari ANTARA (English) (2026c) dan Bisnis.com (2025b).

10.5 Modernisasi sebagai Penguat Jangkauan dan Pengawasan (sea power non-militer dan marine safety)

Dibaca lewat matriks Bueger, program modernisasi kapal berpotensi mengisi kesenjangan yang teridentifikasi di Bab VIII kelemahan KNMP pada dimensi sea power. Kapal berukuran lebih besar dengan jangkauan lebih jauh

memungkinkan kehadiran nelayan Indonesia di perairan perbatasan seperti Natuna menjadi lebih nyata, melengkapi argumen "kehadiran efektif negara" yang dibahas Bab IX. Pada saat yang sama, kapal yang lebih modern dan dilengkapi VMS memperkuat dimensi marine safety, karena teknologi navigasi dan komunikasi yang lebih baik mengurangi risiko kecelakaan di laut. Modernisasi kapal, dengan demikian, adalah satu dari sedikit kebijakan yang membidik langsung dua dimensi yang relatif kurang mendapat sorotan pada kebijakan-kebijakan sebelumnya.

Gambar 10.2 Empat Teknologi Pendukung Modernisasi Kapal Perikanan



10.6 Risiko dan Tantangan (biaya, SDM, keberlanjutan stok ikan)

Meski ambisius, program ini menghadapi sejumlah risiko nyata. Suhana, akademisi sosial ekonomi perikanan dari Universitas Teknologi Muhammadiyah Jakarta, mengingatkan pemerintah agar komitmen terhadap program modernisasi kapal tidak berhenti di permukaan (Bisnis.com, 2025b). Anggota Komisi IV DPR RI Rokhmin Dahuri turut meminta agar pengadaan kapal modern diarahkan untuk mencegah pencurian ikan, sekaligus mendesak KKP menyiapkan skema bahan bakar minyak khusus bagi nelayan (ANTARA, t.t.-b). Di lapangan, kewajiban VMS sendiri sempat memicu penolakan dari sebagian nelayan kecil pada awal 2025 (Mongabay, 2025b) — pengingat bahwa

modernisasi teknologi, sebagaimana modernisasi kelembagaan yang dibahas Bab IX, bisa gagal jika tidak disertai sosialisasi dan dukungan yang memadai bagi pelaku usaha kecil. Risiko lain yang tidak boleh diabaikan adalah keberlanjutan stok ikan: armada yang lebih besar dan berjangkauan lebih jauh, jika tidak diimbangi pengelolaan Wilayah Pengelolaan Perikanan yang ketat (Bab VI), berisiko mempercepat, bukan mengurangi, tekanan terhadap sumber daya ikan yang sebagian sudah tereksploitasi penuh.

10.7 Sorotan Global: tuntutan keterlacakan dan keberlanjutan di pasar ekspor

Urgensi modernisasi kapal Indonesia tidak lepas dari tuntutan pasar ekspor global yang kian ketat soal ketertelusuran. Uni Eropa memberlakukan skema sertifikasi tangkapan (Catch Documentation Scheme) sejak 2010 lewat Regulasi EC 1005/2008, yang mewajibkan sertifikat tangkapan tervalidasi negara bendera kapal untuk setiap produk perikanan yang diimpor ke pasar Eropa. Amerika Serikat menerapkan Seafood Import Monitoring Program (SIMP) sejak 2018, mewajibkan importir mencatat rantai penguasaan (chain of custody) tiga belas kelompok produk perikanan yang rentan IUU fishing, mulai dari titik tangkap hingga masuk pasar AS. Jepang menyusul dengan undang-undang yang mewajibkan sertifikat tangkapan untuk kelompok spesies tertentu, yang berlaku 1 Desember 2022 (Bab XVII). Bersama-sama, Uni Eropa, Amerika Serikat, dan Jepang mengimpor hampir 60 persen produk perikanan yang diperdagangkan secara internasional kekuatan pasar yang menjadikan kepatuhan terhadap standar ketertelusuran ini bukan pilihan, melainkan syarat mutlak bagi Indonesia sebagai salah satu produsen tuna terbesar dunia untuk tetap kompetitif. VMS dan modernisasi armada, pada akhirnya, bukan sekadar proyek domestik untuk memperkuat kedaulatan di Natuna, tetapi juga tiket masuk produk perikanan Indonesia ke tiga pasar ekspor terbesar dunia.

BAB XI

EVALUASI DENGAN MATRIKS BUEGER DAN REFLEKSI TEORETIS

11.1 Pemetaan Seluruh Kebijakan pada Empat Dimensi Matriks

Sampai di titik ini, buku ini telah menelusuri sembilan bab tentang landasan, konteks, dan program kebijakan kelautan Indonesia. Bab ini merangkumnya kembali lewat matriks Bueger yang diperkenalkan di Bab IV. Pada dimensi sea power, kebijakan yang paling relevan adalah penegakan batas WPP dan UNCLOS (Bab VI), koordinasi Bakamla-TNI AL-KKP (Bab VII), kehadiran nelayan di Natuna (Bab IX), dan modernisasi kapal untuk jangkauan lebih jauh (Bab X). Pada dimensi marine safety, kebijakan yang relevan mencakup dermaga KNMP (Bab VIII) dan VMS pada kapal modern (Bab X). Pada dimensi blue economy, kebijakan yang relevan mencakup UU Perikanan dan Permen

WPP (Bab VI), infrastruktur ekonomi KNMP (Bab VIII), dan Perjanjian Subsidi Perikanan WTO (Bab V). Dan pada dimensi human security, kebijakan yang relevan mencakup UU Perlindungan Nelayan (Bab VI), Koperasi Merah Putih dan jaminan sosial nelayan (Bab IX), serta ratifikasi Konvensi ILO 188 (Bab IX). Gambar 11.1 merangkum penilaian kualitatif ini secara ringkas.

Gambar 11.1 Skor Ringkas Kebijakan pada Matriks Bueger



Sumber: penilaian kualitatif penulis dengan kerangka Bueger (2015), berdasarkan uraian Bab VI–X.

11.2 Keseimbangan dan Ketimpangan antar-Dimensi

Pemetaan di atas menyingkap pola yang konsisten muncul sejak Bab V: kebijakan kelautan dan perikanan Indonesia periode ini jauh lebih padat pada dimensi blue economy dan human security dibanding sea power dan marine safety. KNMP, program dengan anggaran dan sorotan politik terbesar dalam buku ini, secara eksplisit lemah pada dimensi sea power (Bab VIII). Kompensasi paling nyata datang bukan dari kebijakan baru, melainkan dari argumen kehadiran nelayan itu sendiri (Bab IX) dan program modernisasi kapal yang baru berjalan bertahap (Bab X). Ketimpangan ini bukan berarti dimensi sea power diabaikan sepenuhnya Bakamla, TNI AL, dan patroli KKP tetap berjalan tetapi

secara politik dan anggaran, penekanan pemerintah jelas condong ke arah ekonomi dan kesejahteraan, bukan pertahanan maritim, sebagaimana ditegaskan Bab VII.

11.3 Kembali ke Morgenthau: apakah kebijakan ini memperkuat national power?

Diukur dengan kerangka Morgenthau (1948) yang diperkenalkan di Bab II, jawaban atas pertanyaan ini bergantung pada bagaimana power didefinisikan. Jika power dipahami sempit sebagai kekuatan militer dan kapasitas penegakan di laut, kebijakan-kebijakan yang dibahas buku ini memperkuat national power secara tidak merata lebih kuat pada elemen ekonomi dan populasi, lebih lemah pada elemen kesiapan militer dan kualitas diplomasi yang eksplisit. Namun jika power dipahami lebih luas sebagaimana Morgenthau sendiri merinci sembilan unsur yang saling melengkapi, termasuk sumber daya alam, jumlah penduduk, dan moral bangsa (Bab II.3) maka penguatan ekonomi biru dan kesejahteraan pesisir tetap merupakan penguatan power dalam pengertian yang sah, karena kekuatan nasional yang berkelanjutan memerlukan fondasi ekonomi dan populasi yang sehat, bukan semata kekuatan senjata. Pertanyaannya bukan apakah kebijakan ini memperkuat power sama sekali, melainkan unsur power mana yang paling diperkuat, dan apakah keseimbangannya sudah tepat bagi negara kepulauan yang menghadapi tekanan geopolitik seperti Indonesia.

Gambar 11.2 Kesinambungan dari Deklarasi Djuanda ke Kampung Nelayan Merah Putih



Sumber: diolah dari Lampiran B (Garis Waktu / Kronologi), buku ini

11.4 Kesinambungan dari Deklarasi Djuanda hingga KNMP

Ditinjau dari Bab III hingga Bab VIII, ada benang merah yang tidak putus antara Deklarasi Djuanda 1957 dan Kampung Nelayan Merah Putih hari ini: keduanya adalah tindakan negara untuk menegaskan bahwa laut Indonesia bukan ruang kosong atau sekadar batas administratif, melainkan wilayah yang harus diklaim secara aktif baik lewat diplomasi hukum di masa Djuanda, maupun lewat kehadiran ekonomi dan sosial di masa KNMP. Perbedaannya terletak pada instrumen: Djuanda menggunakan bahasa kedaulatan teritorial di hadapan dunia internasional, sementara KNMP menggunakan bahasa kesejahteraan dan swasembada pangan di hadapan rakyatnya sendiri. Keduanya, dalam kerangka Morgenthau, adalah upaya memperluas dan mempertahankan power hanya saja panggung dan audiensnya berbeda.

11.5 Tantangan Struktural dan Geopolitik

Terlepas dari kesinambungan itu, buku ini juga mencatat sejumlah tantangan struktural yang belum terselesaikan: tumpang tindih kewenangan delapan belas instansi keamanan maritim (Bab VII), kesenjangan implementasi PSMA yang masih jauh dari standar regional (Bab V dan VI), kerentanan sosial-ekonomi nelayan kecil yang persisten (Bab IX), dan absennya lembaga

koordinator kementerian khusus kemaritiman sejak 2024 (Bab V dan VII). Secara geopolitik, tekanan di Laut China Selatan dan Laut Natuna Utara (Bab II dan V) terus berlanjut tanpa tanda-tanda mereda, sementara kapasitas sea power Indonesia diukur dari kehadiran armada dan intensitas patroli belum tentu tumbuh secepat ambisi ekonomi birunya. Tantangan-tantangan ini bukan kegagalan kebijakan yang dibahas buku ini, melainkan pekerjaan rumah yang akan terus berlanjut setelah buku ini ditutup.

Sebagian besar tantangan struktural ini memiliki akar yang sama: fragmentasi kelembagaan yang membuat kebijakan kelautan Indonesia sulit bergerak sebagai satu kesatuan yang koheren. Delapan belas instansi keamanan maritim, belasan undang-undang dan ratusan peraturan menteri, serta puluhan program pembangunan pesisir dari berbagai era semuanya secara formal mengklaim melayani kepentingan nasional maritim yang sama, namun jarang benar-benar terkoordinasi dalam satu visi operasional tunggal. Bubarnya Kemenko Marves hanyalah manifestasi terbaru dari persoalan yang lebih lama: Indonesia belum pernah benar-benar memiliki satu badan yang cukup kuat secara politik untuk memaksa seluruh instansi kelautan bergerak searah dalam jangka panjang, terlepas dari pergantian presiden atau prioritas politik yang berubah setiap periode.

11.6 Refleksi Global: apakah Indonesia berperan sebagai pemain, bukan sekadar objek, dalam tata kelola maritim global?

Pada level global, buku ini menemukan bukti campuran. Di satu sisi, Indonesia adalah pemain aktif: ia meratifikasi PSMA dan Konvensi ILO 188, mendorong penyusunan Rencana Aksi Nasional anti-IUU fishing, dan berperan dalam forum regional seperti RPOA-IUU dan Coral Triangle Initiative (Bab V dan VI). Di sisi lain, dalam isu-isu yang melibatkan kekuatan besar seperti sengketa Laut China Selatan, posisi Indonesia lebih reaktif merespons provokasi

dan menjaga netralitas lewat kerangka ASEAN, ketimbang membentuk agenda secara proaktif (Bab II dan V). Indonesia juga masih harus tunduk pada standar ketertelusuran yang ditetapkan pasar ekspor Uni Eropa, Amerika Serikat, dan Jepang, bukan sebaliknya menjadi penentu standar itu sendiri (Bab X). Kesimpulannya, Indonesia adalah pemain yang semakin aktif pada isu-isu teknis tata kelola perikanan, tetapi tetap lebih banyak beradaptasi terhadap, ketimbang membentuk, arsitektur geopolitik maritim yang lebih besar di sekitarnya.

11.7 Rekomendasi Kebijakan

Dari seluruh temuan di atas, buku ini menutup babnya dengan tiga rekomendasi kebijakan. Pertama, pemerintah perlu mempertimbangkan kembali mekanisme koordinasi lintas kementerian untuk urusan kemaritiman, mengingat kekosongan yang ditinggalkan bubarnya Kemenko Marves belum sepenuhnya tergantikan oleh forum ad hoc (Bab V dan VII). Kedua, keberhasilan program-program berorientasi ekonomi seperti KNMP dan modernisasi kapal perlu diimbangi penguatan eksplisit pada dimensi sea power dan marine safety, misalnya lewat peningkatan intensitas patroli di wilayah yang diperkuat infrastrukturnya, agar investasi ekonomi tidak berdiri sendiri tanpa perlindungan yang memadai. Ketiga, kesenjangan implementasi yang berulang kali muncul di buku ini dari cakupan PSMA hingga sosialisasi asuransi nelayan menunjukkan kebutuhan mendesak akan mekanisme pemantauan implementasi yang lebih sistematis, bukan sekadar regulasi baru yang terus diterbitkan tanpa memastikan regulasi lama benar-benar berjalan.

Di luar tiga rekomendasi utama itu, buku ini juga mencatat dua rekomendasi tambahan yang lebih spesifik. Keempat, data tentang implementasi kebijakan kelautan mulai dari jumlah pelabuhan yang benar-benar menerapkan PSMA hingga jumlah nelayan yang benar-benar terlindungi asuransi perlu

dipublikasikan secara lebih terbuka dan konsisten, agar evaluasi seperti yang dilakukan buku ini bisa dilakukan dengan data kuantitatif yang lebih kuat, bukan sekadar estimasi dari laporan media dan kajian akademik yang tersebar. Kelima, program-program pembangunan pesisir generasi terbaru seperti KNMP sebaiknya secara eksplisit belajar dari evaluasi program-program pendahulunya seperti Minapolitan dan PNPM Mandiri KP (Bab I.2), alih-alih mengulang siklus peluncuran program baru dengan nama baru setiap pergantian pemerintahan tanpa evaluasi menyeluruh atas apa yang berhasil dan tidak berhasil dari program sebelumnya.

BAB XII

FILIPINA:
NELAYAN DI GARIS DEPAN LAUT CINA SELATAN

Bab-bab sebelumnya membaca Indonesia dari dalam: Deklarasi Djuanda, hierarki hukum, KNMP, dan kapal nelayan. Mulai bab ini buku melihat ke luar. Pertanyaannya sederhana: negara lain yang juga memikul laut luas, nelayan kecil, dan tetangga yang kuat, memilih apa, dan apa yang terjadi pada pilihan itu? Perbandingan tidak dimaksudkan untuk menyatakan siapa yang benar. Tujuannya mencari pelajaran yang dapat diuji untuk KNMP dan Natuna Utara, sambil mencatat apa yang tidak dapat disimpulkan dari satu kasus.

Filipina dipilih sebagai bab pembuka karena dua alasan. Pertama, ia menghadapi ancaman yang paling mirip dengan Natuna Utara: nelayan kecil yang melaut di zona ekonomi eksklusif (ZEE) sendiri berhadapan dengan kapal penjaga pantai dan kapal ikan negara lain. Kedua, Filipina menempuh jalur hukum paling jauh. Ia memenangkan putusan arbitrase 2016, lalu menulis ulang hukum maritim nasionalnya pada 2024. Karena itu Filipina memberi uji yang jarang tersedia: apa yang dilakukan kemenangan hukum bagi orang yang menarik jaring.

Bab ini disusun delapan bagian. Bagian 12.1 membahas fondasi hukum. Bagian 12.2 membahas putusan 2016 dan nasib nelayan sesudahnya. Bagian 12.3 mencatat insiden 2023–2026. Bagian 12.4 membahas kampanye transparansi. Bagian 12.5 menimbang bantuan negara. Bagian 12.6 melihat kondisi nelayan dan perebutan perairan 15 kilometer. Bagian 12.7 membahas diplomasi, termasuk keketuaan ASEAN 2026. Bagian 12.8 membandingkan dengan hubungan Indonesia–Filipina. Semua angka dan peristiwa diberi tanggal dan sumber. Penafsiran penulis ditandai sebagai bacaan penulis, dan perbedaan antarsumber dicatat, bukan dilicinkan. Ada satu peringatan metode: beberapa sumber berita dibaca lewat ringkasan alat telusur, sehingga angka krusial dan kutipan langsung sebaiknya dicek ulang ke naskah aslinya sebelum buku ini dicetak.

12.1 Fondasi Hukum: dari Fisheries Code ke Undang-Undang Zona Maritim 2024

Fondasi hukum perikanan Filipina adalah Republic Act (RA) 8550, Philippine Fisheries Code of 1998. Undang-undang ini mendefinisikan perairan kota (municipal waters) sebagai perairan pesisir sampai batas luar 15 kilometer dari garis pantai, termasuk di sekeliling pulau lepas pantai (Republik Filipina, 1998). Pasal 7 menyatakan bahwa preferensi diberikan kepada pengguna sumber daya dari komunitas lokal yang berdekatan atau terdekat dengan perairan kota

itu (Republik Filipina, 1998). Catatan metode: teks yang saya baca terpotong sekitar 16.000 karakter terakhir, sehingga ketentuan perlindungan nelayan kecil di pasal lain tidak diperiksa langsung.

Pengaturan itu diperkuat lewat RA 10654 yang mengubah RA 8550. Kedua kamar mengesahkannya pada 1 Desember 2014, dan undang-undang itu lapsed into law atau berlaku tanpa tanda tangan Presiden pada 27 Februari 2015 (Republik Filipina, 2015). Isi pokoknya relevan bagi perbandingan dengan Indonesia: sistem pemantauan, pengendalian, dan pengawasan mencakup semua kapal ikan berbendera Filipina di mana pun daerah penangkapannya, merusak atau mematikan sistem pemantauan kapal (vessel monitoring system, VMS) dijadikan pelanggaran, dan izin kapal ikan komersial diperbarui setiap tiga tahun (Republik Filipina, 2015). Dendanya berjenjang, dengan denda untuk kapal komersial berkisar P50.000 sampai P5.000.000 menurut skala kapal, dan penggunaan bahan peledak atau racun diancam penjara lima sampai sepuluh tahun (ringkasan dari teks undang-undang; Republik Filipina, 2015).

Lapisan berikutnya lahir pada November 2024. RA 12064, Philippine Maritime Zones Act, menetapkan laut teritorial 12 mil laut, zona tambahan 24 mil laut, ZEE 200 mil laut, dan landas kontinen, dengan garis pangkal kepulauan merujuk RA 9522 (Republik Filipina, 2024a). RA 12065, Philippine Archipelagic Sea Lanes Act, menetapkan tiga rute lintas alur laut kepulauan, mewajibkan kapal asing tidak menyimpang lebih dari 25 mil laut dari sumbu rute dan menyalakan sistem identifikasi otomatis (AIS), serta melarang penangkapan ikan oleh kapal asing di jalur itu (Republik Filipina, 2024b). Presiden Ferdinand Marcos Jr. dikutip menyatakan bahwa Filipina menegaskan kedaulatan, hak berdaulat, dan yurisdiksinya di perairannya, dan ia meminta instansi serta pemerintah daerah meninjau aturan masing-masing (Cabato & Gita-Carlos, 2024, terjemahan penulis).

Dua catatan sumber. Pertama, teks undang-undang menyebut persetujuan 7 November 2024, sedangkan pemberitaan yang saya baca menyebut penandatanganan pada Jumat, 8 November 2024 (Republik Filipina, 2024a; Cabato & Gita-Carlos, 2024). Selisih ini mungkin soal tanggal persetujuan versus pelaporan, tetapi saya tidak dapat memastikannya; buku ini menulis "7–8 November". Kedua, teks RA 12064 yang saya baca tidak memuat hak khusus bagi nelayan Filipina. Bacaan penulis: undang-undang zona maritim menegaskan klaim wilayah, tetapi apa yang dimaksud dengan "hak" nelayan di dalam zona itu diatur di undang-undang lain, dan inilah celah yang dibahas dari Bagian 12.6 nanti. Bandingkan dengan Indonesia: Bab VI menunjukkan bahwa UNCLOS dan Undang-Undang Perikanan menyediakan kerangka klaim, sedangkan perlindungan sehari-hari nelayan Natuna bergantung pada instrumen turunan dan pada kehadiran di laut.

12.2 Putusan 2016: Kemenangan Hukum, Nelayan di Lapangan

Pada 12 Juli 2016, Pengadilan Arbitrase Permanen (Permanent Court of Arbitration, PCA) menjatuhkan putusan akhir dalam perkara Filipina melawan Tiongkok (PCA, t.t.). Dalam siaran persnya, PCA melaporkan tiga temuan yang paling relevan bagi bab ini. Tidak ada dasar hukum bagi klaim Tiongkok atas hak historis terhadap sumber daya di dalam sembilan garis putus-putus. Scarborough Shoal, karena muncul di atas air saat pasang tinggi, menghasilkan hak atas laut teritorial. Dan Tiongkok melanggar hak penangkapan ikan tradisional nelayan Filipina dengan menghentikan akses ke Scarborough setelah Mei 2012 (PCA, 2016, dikutip dari ringkasan alat telusur; naskah aslinya sebaiknya dibaca langsung). Ringkasan Dewan Keamanan Nasional Filipina menambahkan bahwa Scarborough dan fitur pasang-tinggi Spratly tidak berhak atas ZEE atau landas kontinen, bahwa Mischief Reef dan Second Thomas Shoal termasuk elevasi

pasang-surut di dalam ZEE Filipina, dan bahwa putusan bersifat final serta tidak dapat diajukan banding (National Security Council Filipina, t.t.).

Bagi nelayan, bagian yang paling bermakna adalah pengakuan atas hak tradisional. Analisis Enyew (2016) di blog Pusat Hukum Laut dan Hukum Perikanan Universitas Tromsø melaporkan dua kutipan dari putusan: hak penangkapan ikan tradisional merupakan hak yang telah melekat, dan tindakan Tiongkok sejak Mei 2012 tidak sejalan dengan penghormatan yang wajib diberikan hukum internasional kepada hak itu. Enyew juga mencatat bahwa pengadilan akan sampai pada kesimpulan yang sama bila Filipina yang mengecualikan nelayan Tiongkok secara diskriminatif. Peringatan: kutipan itu belum saya cocokkan dengan naskah Award, sehingga kutipan langsung sebaiknya diperiksa sebelum dipakai di tempat lain.

Lalu apa yang berubah di laut? Dua hari setelah putusan, harian Philippine Daily Inquirer yang dimuat ulang The Jakarta Post mencatat bahwa tidak ada perubahan akses yang dilaporkan bagi nelayan Pangasinan. Salah satu narasumber, Jowe Legaspi, menjual sepuluh perahunya setelah kapal Tiongkok menjaga shoal pada 2012, dan berkata, "Kami bisa saja ditembak kalau memaksa menangkap ikan di sana" (Macatuno & Cardinoza, 2016, terjemahan penulis). Sepuluh tahun kemudian, Inquirer mewawancarai nelayan Infanta. Ryan Jacinto (43) mengatakan tidak ada satu pun trip yang bebas dari gangguan Penjaga Pantai Tiongkok, memperkirakan sekitar 50 kapal CCG berada di barat daya shoal dan menahan nelayan pada jarak lima sampai enam mil laut dari karang, dan menyebut satu trip menelan biaya minimal P200.000. Awak Christopher de Vera menghabiskan sekitar P90.000 dan pulang dengan sekitar 300 kilogram ikan. People's Development Institute menilai mata pencaharian tidak membaik berarti sejak putusan (Philippine Daily Inquirer, t.t., terbit sekitar Juli 2026 menurut perkiraan penulis; tanggal pasti tidak tercantum pada halaman).

Tabel 12.1 memadatkan perbandingan antara apa yang dimenangkan di pengadilan dan apa yang dilaporkan nelayan. Isi kolom kedua adalah kesaksian nelayan dan lembaga advokasi yang dikutip media. Ia bukan data sensus, dan jumlah kapal Tiongkok adalah perkiraan narasumber, bukan hitungan resmi.

Tabel 12.1 Putusan 2016 dan laporan nelayan, 2016 dan 2026

Dimensi	Putusan 12 Juli 2016 (sumber)	Laporan lapangan (sumber)
Status Scarborough	Menghasilkan hak atas laut teritorial (PCA, 2016).	Nelayan Infanta: tidak ada trip tanpa gangguan CCG (Philippine Daily Inquirer, t.t.).
Hak nelayan	Hak penangkapan ikan tradisional diakui; akses dihentikan sejak Mei 2012 melanggar hak itu (PCA, 2016; Enyew, 2016).	2016: tidak ada perubahan akses dilaporkan (Macatuno & Cardinoza, 2016). Sekitar 2026: ditahan 5–6 mil laut dari karang (Philippine Daily Inquirer, t.t.).
Biaya	Tidak dibahas.	Satu trip minimal P200.000; satu awak menghabiskan sekitar P90.000 dan membawa pulang sekitar 300 kg (Philippine Daily Inquirer, t.t.).
Penilaian lembaga	Putusan final dan tidak dapat dibanding (NSC Filipina, t.t.).	Mata pencaharian tidak membaik berarti sejak putusan (People's Development Institute, via Philippine Daily Inquirer, t.t.).

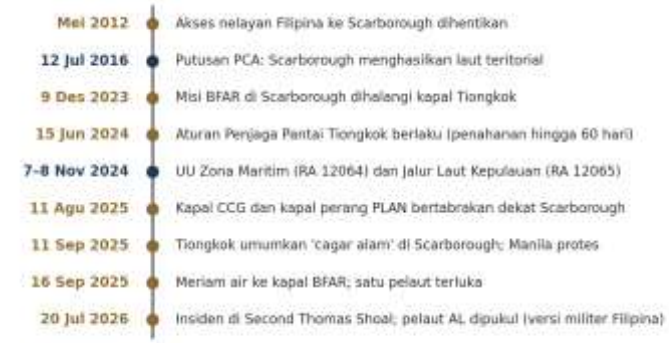
Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari PCA (2016); Philippine Daily Inquirer (t.t.); Enyew (2016); Macatuno & Cardinoza (2016); NSC Filipina (t.t.); People's Development Institute, via Philippine Daily Inquirer (t.t.).

Bacaan penulis: putusan memberi Filipina modal hukum yang sangat berharga di forum diplomatik, tetapi nilai itu tidak otomatis turun ke perahu. Antara pengakuan hak dan kemampuan menggunakan hak itu ada jarak yang hanya dapat dijembatani oleh kehadiran, logistik, dan pengawalan. Jarak ini adalah inti pelajaran bab ini untuk KNMP, dan akan dibahas lagi di Bagian 12.5 dan 12.8.

12.3 Nelayan sebagai Garda Depan: Scarborough dan Second Thomas Shoal, 2023–2026

Bagian ini mencatat insiden bertanggal. Setiap catatan datang dari satu pihak, dan ketika ada versi saling bertentangan, keduanya disebut. Buku ini tidak memutuskan siapa yang benar atas dasar berita saja. Gambar 12.1 menempatkan peristiwa-peristiwa itu pada satu garis waktu, Tabel 12.2 meringkas rangkaian insiden, dan teks di bawahnya memberi konteks.

Gambar 12.1 Garis Waktu Scarborough dan Hukum Maritim Filipina (tidak berskala)



Sumber: PCA (2016); Macatuno & Candinoza (2016); Carretero (2023); Lee-Brago (2024); Calvato & Gita-Carlos (2024); Lanuza (2025a, 2025b, 2025c); Chi (2025); AFP/Malay Mail (2026). Tanggal UU Zona Maritim 7 vs 8 Nov 2024: lihat teks.

Tabel 12.2 Insiden terpilih di Scarborough dan Second Thomas Shoal, Desember 2023–Juli 2026

Tanggal	Peristiwa (sumber)
9 Des 2023	Kapal dan meriam air Tiongkok berusaha menghentikan misi BFAR di Scarborough; satu kapal BFAR diblok. Sebagian nelayan mendekati kapal Filipina lain yang membawa BBM dan makanan (Carretero, 2023; hanya judul dan ringkasan terbaca).
Feb 2024	Misi terbaru menghitung 44 perahu nelayan Filipina (misi sebelumnya 21), semuanya dibantu, dengan sekitar 44.900 liter solar. BFAR: intimidasi kini menyasar kapal pemerintah, bukan nelayan (Sevillano, 2024).
15 Jun 2024	Aturan Penjaga Pantai Tiongkok mulai berlaku, membolehkan penahanan orang asing hingga 60 hari dalam "kasus rumit". Marcos menyebutnya eskalasi "sangat mengkhawatirkan" (Lee-Brago, 2024; Malay Mail, 2024).
17 Jun 2024	Second Thomas Shoal: seorang pelaut Filipina terluka dan senjata disita personel Tiongkok. Pada Juli kedua pihak menyebut ada "provisional arrangement" dengan versi berbeda (RFA/BenarNews, 2024).
20 Jun 2025	Empat kapal BFAR membawa subsidi BBM; lebih dari 20 perahu menerima BBM. PCG menyebut enam kapal CCG, dua kapal perang, dan banyak milisi menghalangi; CCG menyatakan kapal Filipina "sengaja masuk" (Lariosa, 2025a).
11 Agu 2025	CCG 3104 dan destroyer PLAN Guilin (164) bertabrakan sekitar 10 mil laut dari Scarborough saat mengejar kapal PCG yang mengawal misi "Kadiwa" (Lariosa, 2025b).
11 Sep 2025	Tiongkok mengumumkan "Huangyan Island National Nature Reserve" seluas 3.523 hektare; Departemen Luar Negeri Filipina menyebutnya "tidak sah dan melanggar hukum" (Chi, 2025).

Tanggal	Peristiwa (sumber)
16 Sep 2025	Misi Kadiwa: kapal BFAR disemprot meriam air sekitar 14 mil laut di timur Scarborough selama 30 menit; satu pelaut terluka pecahan kaca. CCG mengklaim kapal Filipina menabrak; PCG tidak melaporkan tabrakan (Lariosa, 2025c).
20 Jul 2026	Second Thomas Shoal: militer Filipina menyatakan personel CCG memukul kepala seorang pelaut Angkatan Laut dengan tongkat; Kedutaan Tiongkok belum menanggapi saat berita terbit (AFP/Malay Mail, 2026).

Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari Carretero (2023); Sevillano (2024); Lee-Brago (2024); Malay Mail (2024); RFA/BenarNews (2024); Lariosa (2025a); Lariosa (2025b); Chi (2025); Lariosa (2025c); AFP/Malay Mail (2026).

Beberapa hal patut dicatat dari rangkaian ini. Pertama, bentuk gangguannya berubah. Pada Februari 2024, BFAR menyebut bahwa intimidasi kini lebih menyasar kapal pemerintah daripada nelayan, sementara jumlah perahu nelayan yang tertangkap dalam misi bantuan naik dari 21 menjadi 44 (Sevillano, 2024). Kedua, hubungan antara aturan dan tindakan. Aturan Penjaga Pantai Tiongkok yang berlaku 15 Juni 2024 memungkinkan penahanan hingga 60 hari, dan Panglima Angkatan Bersenjata Filipina Romeo Brawner Jr. justru mendorong nelayan tetap melaut di ZEE (Lee-Brago, 2024). Henrelito Empoc dari federasi nelayan Bigkis ng Mangingisda mengatakan sehari sebelumnya bahwa nelayan akan tetap bekerja di Bajo de Masinloc, nama Filipina untuk Scarborough, dan meminta pemerintah melindungi nelayan kecil dari milisi (GMA Integrated News, 2024).

Ketiga, misi bantuan Kadiwa menjadi bentuk operasional dari gagasan bahwa kehadiran nelayan perlu dikawal. Dalam misi yang digambarkan USNI News pada 20 Juni 2025, empat kapal BFAR membawa subsidi bahan bakar dan lebih dari 20 perahu menerimanya; juru bicara PCG Jay Tarriela menggambarkan enam kapal CCG, dua kapal perang, dan banyak milisi yang menghalangi,

sementara juru bicara CCG Liu Dejun menyatakan kapal Filipina masuk dengan sengaja (Lariosa, 2025a). Dua versi itu bertolak belakang, dan buku ini hanya mencatat bahwa kedua pihak mengklaim pihak lain yang melanggar. Keempat, biaya manusia mulai tercatat. Pada 6 Agustus 2026, Reuters melaporkan bahwa nama dua personel CCG, Yi Xinyu (21) dan Cheng Long (25), tercantum sebagai "martir" di situs peringatan resmi Tiongkok, yang disebut sebagai pengakuan tersirat pertama atas korban dari tabrakan Agustus 2025; Penasihat Keamanan Nasional Filipina saat itu, Eduardo Año, pernah menyatakan dua tewas dan satu hilang (Reuters via GMA News, 2026). Selisih versi antara "pengakuan tersirat" dan pernyataan pejabat itu tidak dapat diselesaikan oleh buku ini.

Dua berita lain bertanggal 24 Juli dan 27 September 2026 hanya terbaca judulnya oleh tim riset, sehingga hanya disebut sekilas. Daily Tribune melaporkan penggunaan meriam air terhadap kapal PCG dan BFAR di Bajo de Masinloc pada 24 Juli 2026 dan reaksi Kedutaan Tiongkok atas konfrontasi di Ayungin (nama Filipina untuk Second Thomas Shoal) pada 27 September 2026 (Villamente, 2026; Oliquino, 2026). Buku ini tidak memakai detail dari berita itu.

Bacaan penulis untuk Natuna: pola gangguan terhadap nelayan Filipina memiliki padanan di Natuna Utara. Bab VI mencatat masuknya sekitar 60 kapal ikan Tiongkok yang dikawal kapal penjaga pantai ke ZEE Indonesia pada Desember 2019, Bab IX mencatat insiden Oktober 2024 di dekat kapal survei seismik Pertamina, dan Bab VII mencatat tumpang-tindih kewenangan Bakamla, TNI AL, dan KKP di laut yang sama. Bedanya, di Filipina insiden terjadi di fitur yang disengketakan secara terbuka, sedangkan Indonesia menyatakan tidak memiliki sengketa kedaulatan dengan Tiongkok atas Natuna (posisi ini dibahas di Bab VI). Perbedaan status ini mengubah bahasa diplomasi, tetapi tidak mengubah apa yang dialami nelayan di laut.

12.4 Perang Narasi: Assertive Transparency dan Harganya

Filipina juga membuat pilihan komunikasi yang tidak dibuat Indonesia. Juru bicara PCG Jay Tarriela menjelaskan strategi assertive transparency, yakni membuka secara publik tindakan agresif Tiongkok yang ditemui pasukan Filipina di laut (Manila Times, 2024). Reuters Institute mencatat bahwa kampanye itu muncul setelah era Presiden Rodrigo Duterte yang membungkam isu ini, dan pejabat mengaitkannya dengan insiden laser Februari 2023. Jurnalis ikut dalam misi kapal (embedded), lalu mengikuti debriefing wajib dan konferensi pers (Cabato, 2026). PCG dan Philippine Information Agency (PIA) menyelenggarakan lokakarya perencanaan komunikasi untuk kampanye ini; PIA mengutip survei OCTA 2023 terhadap 1.200 orang dewasa yang menunjukkan sekitar 72 persen mendukung perluasan aktivitas laut di Laut Filipina Barat (Trinidad, 2024; tahun survei tidak tertulis di teks artikel, URL artikel bertanggal 15 Februari 2024).

Pada Februari 2026 Tarriela menyatakan tidak ada perintah untuk meredam pernyataannya dan bahwa Istana Malacañang mendukung inisiatif itu (Mendoza, 2026). Itu klaim pelakunya sendiri, dan artikel tidak memverifikasinya. Keempat sumber ini tidak memuat angka agregat tentang efek transparansi terhadap perilaku Tiongkok, sehingga pertanyaan "apakah berhasil" tidak dapat dijawab dengan data. Yang dapat dikatakan adalah dua hal yang tercatat. Dukungan publik terhadap kehadiran di laut dilaporkan tinggi (satu survei). Dan insiden terus terjadi sepanjang periode itu (Tabel 12.2).

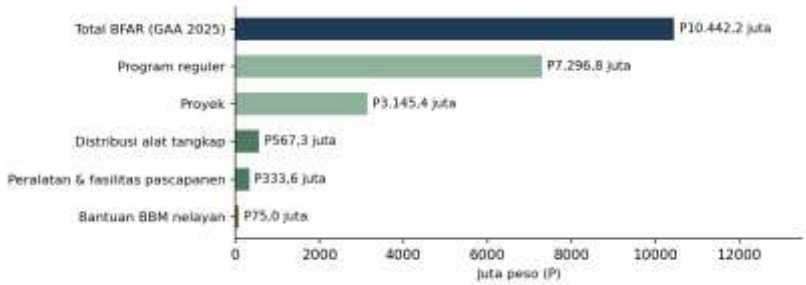
Bacaan penulis: bagi buku ini, pelajaran bukan bahwa Indonesia harus meniru gaya Filipina. Pelajarannya adalah bahwa komunikasi tentang laut adalah keputusan kebijakan tersendiri. Indonesia memakai bahasa diplomatik yang lebih tertutup, yang selaras dengan sikapnya menjaga posisi tidak bersengketa di Natuna, sebagaimana dibahas di Bab VI. Bacaan itu adalah bacaan penulis atas

perbedaan gaya, bukan pernyataan resmi tentang alasannya. Keuntungan transparansi adalah opini publik dan perhatian sekutu. Biayanya adalah ruang gerak diplomasi tertutup. Pilihan antara keduanya hanya dapat dinilai oleh pembuat kebijakan yang mengetahui tujuan negosiasi, dan buku ini tidak menilainya.

12.5 Bantuan Negara: Anggaran, Kapal, Pelabuhan, dan Kesenjangan Eksekusi

Bagaimana negara mendukung nelayan yang diminta menjaga kehadiran? Dokumen anggaran memberi jawaban parsial. Menurut General Appropriations Act (GAA) 2025, Biro Perikanan dan Sumber Daya Akuatik (BFAR) memperoleh total P10.442.197.000, terdiri dari P7.296.767.000 untuk program reguler dan P3.145.430.000 untuk proyek. Bantuan bahan bakar bagi nelayan (Fuel Assistance to Fisherfolk) hanya P75.000.000, distribusi alat tangkap P567.266.000, dan peralatan serta fasilitas pascapanen P333.646.000. Tidak ada pos tersendiri untuk kapal atau rantai dingin (Departemen Anggaran dan Manajemen Filipina [DBM], 2025). Gambar 12.2 memvisualkan perbandingan itu.

Gambar 12.2 Anggaran BFAR dalam GAA 2025: Bantuan BBM Hanya Sebagian Kecil



Sumber: DBM (2023), General Appropriations Act 2025 Vol. IA, Dept. of Agriculture. Pos 'alat tangkap' dan 'pascapanen' diambil dari rincian dokumen yang sama; tidak ada pos 'kapal' atau 'rantai dingin' tersendiri.

Angka ini harus dibaca dengan hati-hati. GAA adalah alokasi di atas kertas, bukan realisasi. Pos bahan bakar sebesar P75 juta tampak kecil dibanding

total, tetapi bantuan bahan bakar juga dapat mengalir lewat program lain yang tidak saya telusuri. Anggaran 2026 untuk BFAR tidak ditemukan di berkas yang dapat saya buka sehingga tidak dibandingkan. Dokumen DBM yang terbaca untuk 2026 memuat pos Otoritas Pengembangan Pelabuhan Perikanan Filipina (PFDA), tetapi identitas dokumen itu belum dapat saya pastikan (halaman berlabel berbeda dari isinya), sehingga angkanya tidak dikutip.

Ada pula program yang berusaha menutup kesenjangan itu. Siaran pers anggota DPR Filipina Jay Khonghun menyebut rencana BFAR menyediakan 66 kapal ikan berukuran 62 kaki dengan alokasi P660 juta, dengan paling sedikit 10 untuk koperasi nelayan di Laut Filipina Barat, dan menuntut penyelidikan atas kekurangan bantuan; artikel tidak menyebut berapa kapal yang benar-benar terkirim (Visayan Daily Star, t.t., konteks 2024). Pada Juni 2026, Cebu Daily News melaporkan bahwa 2.045 nelayan menerima P2.325 per orang dari BFAR wilayah 7 lewat program bantuan presiden, dengan alasan naiknya harga bahan bakar (Inso, 2026). Pada Juli 2026, Marcos dikutip menyatakan hampir dua juta petani dan nelayan menerima dukungan pemerintah selama krisis harga bahan bakar (Inquirer/ANN via The Star, 2026). Dua angka ini tidak dapat disatukan karena yang satu berskala satu wilayah dan yang lain nasional, dan keduanya adalah klaim pelaporan, bukan audit.

Di sisi pascapanen, Presiden Marcos menjanjikan pada Maret 2023 sebelas fasilitas penyimpanan dingin di pelabuhan perikanan, di luar yang sedang dibangun di General Santos dan Cagayan de Oro. BFAR menyebut pembusukan ikan 25 sampai 40 persen, dengan target turun menjadi 8 sampai 10 persen (Portcalls, 2023). Rehabilitasi Navotas Fish Port Complex, yang menangani sekitar 70 persen pasokan ikan Metro Manila, disebut membutuhkan P14 miliar (Malaya Business Insight, t.t., tanggal artikel tidak jelas). Badan Statistik Filipina (PSA) mencatat 13.328 pusat pendaratan ikan laut pada 2021, dengan 13.287

beroperasi (PSA, 2022). Bagi pembaca Indonesia, angka pembusukan 25–40 persen dan 13.000 titik pendaratan menawarkan perbandingan kasar dengan Bab X tentang rantai dingin KNMP: tantangan Filipina adalah menghubungkan ribuan titik kecil, bukan hanya membangun satu fasilitas besar. Kesamaan tantangan tidak berarti kesamaan skala; Indonesia memiliki sebaran yang jauh lebih luas, dan perbandingan ini hanya ilustrasi.

Bacaan penulis tentang bantuan versus perlindungan: nelayan yang dikutip media berulang kali meminta perlindungan perairan dan bukan hanya subsidi. Marcos sendiri dikutip dalam artikel Juli 2026 di bawah judul yang mencatat nelayan mendesak presiden melindungi laut (Inquirer/ANN via The Star, 2026). Pelajaran bagi KNMP: indikator keberhasilan yang hanya menghitung bangunan, dermaga, dan alat belum mengukur apakah nelayan merasa aman dan pulang dengan hasil yang menutup biaya. Bab VIII sudah memberi kerangka untuk hal ini, dan bab perbandingan ini menguatkan alasannya.

12.6 Laut yang Menyusut: Kemiskinan, Tangkapan, dan Perebutan 15 Kilometer

Ancaman dari luar bukan satu-satunya yang menekan nelayan Filipina. Bagian ini mencatat tekanan dari dalam. Jumlah nelayannya besar tetapi angkanya bergantung tahun acuan: sekitar 2,19 juta nelayan kota terdaftar pada 2021 (Añasco, 2025) dan 2,3 juta pada Desember 2022 dengan 1,17 juta di antaranya penangkap ikan (Yasay & Cedo, 2023). Ketiganya berbeda karena tahun acuannya berbeda, dan buku ini tidak menganggapnya konflik data. Produksi perikanan 2025 menurut data pendahuluan PSA mencapai 3.956.913 ton, turun 2,5 persen dari 4.058.693 ton pada 2024; perikanan tangkap laut kota turun 6,7 persen menjadi 749.366 ton, perikanan komersial 849.499 ton (turun 2,2 persen), dan akuakultur 2.179.072 ton (turun 1,9 persen) (Baclig, 2026).

Kemiskinan nelayan tercatat tinggi. PSA mencatat 30,6 persen pada 2021 dan 27,4 persen pada 2023, sekitar 353 ribu nelayan miskin (PSA, 2023; PSA CAR, 2025). Dua catatan sumber: halaman PSA pertama berjudul "Preliminary 2023 First Semester" tetapi isinya data 2021, dan satuan "353 ribu" bisa berarti keluarga maupun individu, sehingga angka ini harus dibaca bersama sumbernya. Laporan Oceana yang dikutip media pada Februari 2026 menyebut Filipina kehilangan rata-rata 45 juta kilogram ikan per tahun, tangkapan turun dari 2,6 juta ton (2010) ke 1,9 juta ton (2023), 88 persen stok terlalu banyak ditangkap menurut asesmen pemerintah 2017, dan pendapatan nelayan P2.500 sampai P7.000 per bulan (Villanueva, 2026). Itu laporan advokasi yang dikutip media, bukan data resmi. Organisasi nelayan Pamalakaya mengklaim penurunan pendapatan 80 persen akibat kehadiran Tiongkok (Villanueva, 2026), klaim yang tidak diverifikasi pihak lain dalam sumber yang saya baca.

Riset ilmiah memberi gambaran struktural yang lebih lama. Muallil dan rekan (2014) dalam Marine Policy menemukan bahwa dari 44 kota pesisir yang dikaji, 30 kota (68 persen) memiliki perikanan yang tidak berkelanjutan kecuali 58 persen area ditutup, dan di kota-kota itu 53 persen nelayan aktif harus berhenti. Penurunan produksi Laut Filipina Barat juga dicatat. Produksi 2022 sebesar 275.872 ton, turun 7 persen dari 295.332 ton pada 2021, atau 6,36 persen dari produksi nasional. Direktur BFAR Demosthenes Escoto berkata bahwa dampak kapal asing "tidak bisa disangkal", sedangkan juru bicara BFAR Nazario Briguera mengaitkan penurunan dengan topan (Cariaso, 2023). Dua penjelasan itu tidak saling menggugurkan, dan buku ini tidak memilih salah satu.

Persoalan terakhir adalah perebutan perairan kota. Menurut Inquirer/ANN yang dikutip The Star, Mercidar Fishing Corp. menggugat ketentuan Fisheries Code, pengadilan tingkat pertama Malabon memenangkannya pada 11 Desember 2023, dan pada Agustus 2024 Divisi

Pertama Mahkamah Agung menolak banding pemerintah karena alasan prosedural (Inquirer/ANN via The Star, 2026). Global Press Journal menyebut Mahkamah Agung "mengukuhkan" putusan yang mengizinkan perusahaan menangkap di perairan kota tanpa batas kedalaman (Garcia, 2025). Pusat SEAFDEC/AQD (2026) menyebut ambang kedalaman saat ini minimal tujuh depa (sekitar 12,8 meter) di zona 10–15 kilometer. Ketiganya tidak sepenuhnya selaras, dan status akhir perkara tidak jelas dari sumber yang saya baca. Oceana mencatat 3.853 kemasukan kapal komersial ke perairan kota pada Maret 2026 (Villanueva, 2026). Sebagai respons legislatif, House Bill 5606 "Atin ang Kinse Kilometro" diajukan 20 Oktober 2025 untuk membatasi hak penangkapan eksklusif di 15 kilometer bagi nelayan kecil, dengan nelayan kota didefinisikan sebagai kapal ≤3 GT (Gutoman, 2025), dan Senate Bill 522 (Municipal Fisherfolk Protection Act) dibahas pada 18 Februari 2026 (SEAFDEC/AQD, 2026).

Bacaan penulis: ini mungkin bagian yang paling relevan untuk Indonesia. Zona preferensial nelayan kecil dapat terkikis dari dalam oleh celah hukum dan masuknya armada besar, bukan hanya oleh kapal asing. Bab VI menunjukkan bahwa Indonesia membagi laut ke dalam sebelas wilayah pengelolaan perikanan (WPP) lewat Permen KP 18/2014, dan Bab VI.5 mencatat bahwa tindakan penegakan yang diumumkan KKP di Natuna Utara juga menyasar kapal ikan Indonesia karena pelanggaran wilayah tangkap. Karena itu, kasus Filipina memberi alasan bagi pengawas dan peneliti untuk memantau apakah pengaturan wilayah tangkap benar-benar ditegakkan, bukan hanya tercantum di atas kertas. Buku ini tidak memiliki data pembagian zona nelayan kecil dan armada besar di Natuna, dan tidak menyatakan ada atau tidaknya pengikisan seperti di Filipina.

12.7 Diplomasi: Keketuaan ASEAN 2026 dan Kode Etik

Filipina mengambil alih keketuaan ASEAN dari Malaysia pada Januari 2026. Menteri Luar Negeri Theresa Lazaro, di Singapura pada Februari 2026, dikutip menyatakan bahwa pihaknya akan berusaha menyelesaikan Kode Etik (Code of Conduct, COC) ASEAN–Tiongkok tahun ini, dan rapat kelompok kerja ditingkatkan dari setiap tiga bulan menjadi bulanan. Titik sulitnya, menurut laporan itu, adalah sifat mengikat secara hukum, cakupan geografis, dan definisi "menahan diri" (AFP via Borneo Post, 2026). Pada Mei 2026, menjelang KTT di Lapu-Lapu City, Asisten Menteri Luar Negeri Dominic Xavier Imperial menyatakan bahwa Filipina "terdorong oleh kemajuan" dan menginginkan kesepakatan yang mengikat secara hukum, tanpa memperjelas status draf (Bernama-PNA, 2026). Pada Juli 2026, Lazaro menyatakan COC bisa selesai tahun ini dan menyoroti manuver berbahaya, pelecehan terhadap nelayan, dan radar kendali tembak (Bernama via The Star, 2026).

Status COC per 8 Oktober 2026 tidak terverifikasi. Dua sumber yang mungkin memuat pembaruan, yaitu Manila Bulletin (22 Juli 2026) dan UPI (8 Januari 2026), tidak dapat dibuka oleh tim riset. Karena itu buku ini tidak menyatakan COC sudah selesai atau gagal. Pembaca yang membutuhkan status terbaru diminta memeriksa pernyataan resmi ASEAN dan Kementerian Luar Negeri. Hal ini penting karena Kotak 5.2 di Bab V mencatat target COC 2026 beserta empat ganjalannya, dan keketuaan Filipina menempatkan pelecehan terhadap nelayan sebagai argumen eksplisit dalam bahasa diplomasinya.

12.8 Model Indonesia–Filipina: Batas ZEE dan Patroli Bersama

Bagian ini menjawab pertanyaan yang paling langsung bagi pembaca Indonesia: apa yang telah dilakukan kedua negara bersama. Perjanjian batas ZEE ditandatangani di Manila pada 23 Mei 2014 menurut PTV News, sedangkan

Departemen Luar Negeri Filipina mencatat teks disepakati dan diparaf pada 19 Mei 2014 setelah perundingan dimulai Juni 1994 (PTV News, 2019; Departemen Luar Negeri Filipina, t.t.). Perjanjian itu berlaku pada 1 Agustus 2019 melalui pertukaran instrumen di Bangkok. Ratifikasi: Presiden Duterte pada 15 Februari 2017, DPR RI pada 27 April 2017, dan Senat Filipina pada 3 Juni 2019. Panjang garis batas 1.162 kilometer atau 627,5 mil laut (Asmara, 2019). The Jakarta Post menyebut Indonesia meratifikasi lewat Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2017 dan Senat Filipina lewat Resolution No. 1048, tanpa tanggal ratifikasi Senat di artikel itu (Agusman & Nurbintoro, 2019). Presiden Marcos pada 6 September 2022 dikutip menyebutnya sebagai "templat bagi perundingan delimitasi landas kontinen" dan menilai "layak dijajaki" perjanjian serupa dengan Tiongkok (Philstar, 2022, terjemahan penulis).

Selain batas, ada kerja sama operasional. Pada Januari 2018, pertemuan Border Committee ke-36 di Davao menyepakati patroli terkoordinasi dan hotline komandan angkatan laut, dengan topik jalur aman bagi nelayan (Aben, 2018). Patroli bersama CORPAT PHILINDO-40-2026 dilaporkan berlangsung: leg pertama Maret 2026 dan hari kedua 25 Mei 2026, dengan BRP Artemio Ricarte dari Filipina, KRI Selar dari Indonesia, dan pesawat C-208B (Baird Maritime, 2026).

Bacaan penulis: pasangan Indonesia–Filipina adalah contoh langka ketika dua negara kepulauan menyelesaikan satu bagian dari persoalan laut yang sering dianggap tak terselesaikan, dan mencatat selesainya setelah perundingan lebih dari dua dekade. Pelajaran bagi Natuna ada dua. Pertama, kepastian batas dengan tetangga yang bersahabat bernilai besar dalam hal yang tidak pernah muncul di berita, yaitu nelayan yang tahu di mana mereka boleh melaut. Kedua, kerja sama operasional berupa patroli dan hotline tidak menggantikan kehadiran nasional di titik yang paling diperebutkan. Hal ini sejalan dengan catatan Kotak

5.3 (Bab V) dan Kotak 6.2 (Bab VI) tentang Vietnam: perundingan batas ZEE yang lama belum menghentikan penangkapan kapal ikan Vietnam di Natuna Utara, sebagaimana dibahas lebih lanjut di Bab XIII.

12.9 Apa yang Dapat Dibawa ke KNMP dan Natuna

Bagian penutup bab ini merangkum empat pelajaran yang dapat diuji, seluruhnya bacaan penulis dari bukti di atas. Pertama, kehadiran nelayan memerlukan dukungan negara yang berkelanjutan, bukan hanya aturan. Undang-undang zona maritim Filipina tidak memuat hak khusus nelayan, sementara nelayan Infanta sepuluh tahun pascaputusan melaporkan ditahan lima sampai enam mil laut dari karang dengan trip yang boros (Republik Filipina, 2024a; Philippine Daily Inquirer, t.t.). Jika KNMP ingin menjadi bagian dari sea power sebagaimana digambarkan Bab VIII, kampung nelayan perlu dirancang bersama logistik bahan bakar, es, dan pengawalan.

Kedua, bantuan perlu dibedakan dari perlindungan. Pos bantuan bahan bakar BFAR 2025 hanya P75 juta dari total P10,4 miliar, sementara nelayan meminta perlindungan perairan (DBM, 2025; Inquirer/ANN via The Star, 2026). Indikator KNMP sebaiknya mencakup keselamatan dan hasil tangkapan selain jumlah bangunan. Ketiga, zona nelayan kecil mudah terkikis oleh celah hukum dan penegakan. Kasus Mercidar dan 3.853 kemasukan kapal komersial dalam satu bulan menunjukkan risiko itu (Inquirer/ANN via The Star, 2026; Villanueva, 2026). Keempat, transparansi membentuk opini tetapi tidak menghentikan insiden. Insiden berlanjut dari 2023 sampai 2026 walau kampanye berjalan (Tabel 12.2; Cabato, 2026), sehingga komunikasi publik perlu dipadukan dengan pengawalan nyata dan diplomasi bilateral seperti model batas ZEE Indonesia–Filipina.

Ada batas yang perlu dinyatakan. Filipina mengajukan klaim atas fitur di Laut Cina Selatan yang disengketakan secara terbuka, sedangkan Indonesia menyatakan tidak memiliki sengketa kedaulatan atas Natuna. Skala nelayan juga berbeda: Filipina memiliki sekitar 2 juta nelayan kota, sedangkan Natuna adalah satu kabupaten. Maka bab ini tidak mengusulkan Indonesia meniru Filipina. Bab ini mengusulkan agar empat pertanyaan di atas diajukan kepada KNMP di Natuna dan dijawab dengan data lokal. Bab XIII berikutnya menelaah Vietnam, tetangga yang paling sering muncul di sebelah Filipina dan Indonesia dalam cerita laut Natuna.

BAB XIII

VIETNAM:
KARTU KUNING, PENGAWASAN ARMADA, DAN PELAJARAN BAGI NATUNA

Di Laut Natuna Utara, Indonesia memiliki dua tetangga yang sangat berbeda perilakunya. Tiongkok hadir dengan kapal penjaga pantai dan klaim sembilan garis putus-putus yang ditolak Jakarta, seperti dibahas di Bab VI dan IX. Vietnam hadir dengan perahu ikan. Sejak 2014, perahu ikan itu berkali-kali menjadi berita karena ditangkap, ditenggelamkan, atau dikawal kapal pengawas negaranya sendiri. Namun Vietnam juga tetangga yang lebih dari satu dekade berunding batas ZEE dengan Indonesia, dan yang baru-baru ini membicarakan patroli terkoordinasi. Pembaca Indonesia sering mengenal Vietnam hanya dari tajuk penangkapan. Bab ini membaca sisi lain dari cerita itu: bagaimana pemerintah di Hanoi membenahi armada nelayannya setelah menerima peringatan dari pasar.

Ada alasan khusus memilih Vietnam sebagai pembanding KNMP. Vietnam adalah negara perikanan yang besar, dengan ekspor seafood hampir US$11,3 miliar pada 2025 menurut asosiasi eksportirnya (Dao, 2026a), dan armada puluhan ribu kapal kecil. Tekanan eksternalnya datang dari pasar, bukan dari kapal perang: pada 23 Oktober 2017 Komisi Eropa memberi Vietnam kartu kuning karena penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (IUU fishing). Hampir sembilan tahun kemudian, per sumber yang dapat saya baca, kartu itu belum dicabut. Bab ini menelusuri apa yang dilakukan Vietnam dan apa yang masih belum beres, lalu menimbang apa artinya bagi program kampung nelayan.

Catatan sumber penting: banyak sumber tentang kondisi dalam negeri Vietnam berasal dari media resmi pemerintah Vietnam, seperti Viet Nam News, VNA, dan VOV. Angka dan status yang mereka laporkan adalah klaim pemerintah Vietnam, bukan verifikasi independen, dan buku ini menandainya. Pengumuman primer Komisi Eropa setelah Maret 2026 tidak saya temukan, sehingga status kartu kuning setelah Agustus 2026 tidak terverifikasi.

13.1 Mitra Sekaligus Pesaing di Natuna Utara

Sejarah gesekan Indonesia–Vietnam di laut terutama tentang penangkapan ikan. Antara Oktober 2014 dan Februari 2019, Kementerian Kelautan dan Perikanan menyita atau menenggelamkan 276 kapal berbendera Vietnam (The Jakarta Post, 2019). Pada 24 Februari 2019, dua kapal pengawas perikanan Vietnam, Kiem Ngu 214214 dan 214263, bermanuver mengganggu penangkapan empat kapal Vietnam di Natuna Utara. KRI Tom-357 menembakkan meriam 76 mm sebagai tembakan peringatan, dan Angkatan Laut menyita keempat kapal (The Jakarta Post, 2019). Pada 4 Mei 2019, Indonesia menenggelamkan 51 kapal asing, 38 di antaranya berbendera Vietnam. AP

melaporkan penenggelaman itu terjadi seminggu setelah kapal perang Indonesia ditabrak dua kapal penjaga pantai Vietnam (Associated Press via Arab News, 2019). Versi Vietnam atas tabrakan itu tidak saya baca.

Setelah 2019 intensitasnya berubah, tetapi tidak berhenti. Bab V (Kotak 5.3) dan Bab VI (Kotak 6.2) sudah mencatat dua hal yang relevan. Pertama, perjanjian batas ZEE kedua negara disepakati dalam rundingan panjang tetapi belum berlaku formal. Kedua, penangkapan kapal Vietnam di Natuna Utara masih berlangsung, termasuk kapal HP 9213 TS pada 1 November 2025. Bab ini menambah sisi seberang cermin: apa yang dilakukan Hanoi pada armadanya, dan apa yang tidak dapat dibaca dari penangkapan semata.

Gambar 13.1 menempatkan dua jalur cerita itu pada satu garis waktu: reformasi dalam negeri Vietnam dan proses Uni Eropa di satu sisi, serta Natuna Utara dan hubungan bilateral di sisi lain.

Gambar 13.1 Dua Jalur Vietnam: Reformasi Tata Kelola dan Natuna Utara (tidak berskala)



13.2 Kartu Kuning 2017 dan Harga Reputasi bagi Eksportir

Kartu kuning Komisi Eropa adalah peringatan tanpa tindakan dagang, disertai usulan rencana aksi. Pada 23 Oktober 2017 (siaran pers IP/17/4064), Komisi memperingatkan Vietnam setelah diskusi informal sejak 2012. Alasan yang dikutip adalah tidak adanya sistem sanksi yang efektif, kurangnya tindakan atas penangkapan ilegal oleh kapal Vietnam di perairan negara tetangga, dan lemahnya kontrol atas pendaratan ikan (Komisi Eropa, 2017, dibaca lewat rekaman European Sources Online karena halaman primer hanya terbaca metadata). Tanggal yang sama dikonfirmasi dua sumber Vietnam (Hai Phong News, t.t.-a; VietNamNet, 2023).

Prosesnya panjang. Inspeksi ketiga berlangsung pada Oktober 2022, dan inspeksi keempat pada 10–18 Oktober 2023 di Ba Ria–Vung Tau dan Binh Dinh (VOV, 2023). Hasil inspeksi keempat, menurut VietNamNet (2023), adalah pujian atas komitmen politik Vietnam dan persetujuan draf dua dekret pengubah (26/2019 dan 42/2019), tetapi hasil nyata dalam pemantauan kapal dan penindakan masih sederhana dan kartu kuning belum dicabut. Pada Mei 2025, DG-MARE menunda inspeksi kelima hingga akhir 2025 dan meminta laporan kemajuan paling lambat 15 September 2025 (VOV via Dan Tri International, 2025). Inspeksi kelima akhirnya berlangsung pada 9–19 Maret 2026. Per 16 April 2026, kartu kuning belum dicabut, dengan penghambat yang disebut pemerintah Vietnam sendiri: penandaan dan registrasi kapal belum tuntas, kontrol keluar-masuk pelabuhan lemah, pemantauan volume bongkar kurang, dan ketertelusuran impor kontainer tidak konsisten. Penegakan hukum disebut lambat dan tidak merata (Vietnam+/VNA, 2026). Tanggal inspeksi pertama (2018), kedua (2019), dan kunjungan 2024 tidak saya temukan terverifikasi.

Pada 19 Maret 2026, Perdana Menteri Pham Minh Chinh menerima delegasi Komisi Eropa yang dipimpin Fernando Andresen Guimaraes (Direktur

Tata Kelola Laut Internasional dan Perikanan Berkelanjutan). Menurut laporan Kemlu Vietnam, EC menyatakan melihat kemajuan yang stabil, terutama dalam VMS dan ketertelusuran (Kementerian Luar Negeri Vietnam, 2026). Surat kabar pertanian Vietnam menulis bahwa EC mengakui kemajuan menangani kapal yang melanggar perairan asing, tetapi merekomendasikan sanksi administratif lebih ketat dan penggantian Decree 38/2024/ND-CP (Dinh, 2026). Status terbaru yang dapat saya temukan: Keputusan PM No. 1516/QD-TTg tanggal 10 Agustus 2026 menyetujui rencana aksi atas rekomendasi EC pasca-inspeksi kelima, dengan target pencabutan kartu kuning pada 2026. Targetnya mencakup 100 persen kapal terdaftar tercatat di VNFishbase dan inspeksi berbasis risiko bagi eksportir spesies berisiko tinggi ke Eropa (Vy, 2026). Saya tidak menemukan sumber tentang pencabutan atau peningkatan ke kartu merah hingga 8 Oktober 2026.

Harga reputasinya dapat dibaca dari angka dagang. Ekspor seafood Vietnam 2025 hampir US$11,3 miliar (setara sekitar EUR 9,6 miliar), naik 12,4 persen dari 2024, menurut Asosiasi Eksportir dan Produsen Seafood Vietnam (VASEP) yang dilaporkan SeafoodSource (Dao, 2026a). Pasar Uni Eropa pada 2023 bernilai US$715 juta (SEAFDEC, 2025a), jauh lebih kecil daripada total ekspor, tetapi risiko kartu merah berarti larangan impor seafood total dari Vietnam ke UE (Dao, 2026b). Perdana Menteri menyebut perdagangan dua arah Vietnam–UE hampir US$74 miliar pada 2025 (Kementerian Luar Negeri Vietnam, 2026). Bacaan penulis: bagi Vietnam, kartu kuning bukan soal satu pasar yang kecil. Kartu itu menentukan reputasi seluruh ekspor, dan karena itu dijawab dengan intervensi tingkat perdana menteri. Pelajaran ini dipakai kembali di Bab XVII, ketika rezim pasar UE dan Amerika Serikat dibahas khusus.

13.3 Menata Armada dari Atas: Undang-Undang, VMS, VNFishbase, eCDT

Jawaban Vietnam bersifat hukum dan data. Law on Fisheries No. 18/2017/QH14 disahkan Majelis Nasional pada 21 November 2017 dan berlaku 1 Januari 2019. Pasal 2 menerapkannya pada warga Vietnam yang menangkap ikan di luar zona maritim Vietnam, dan Pasal 7(6) mendefinisikan IUU fishing (Majelis Nasional Vietnam, 2017; teks lisensi, panjang kapal, dan sanksi tidak terbaca penuh karena halaman terpotong). UNEP LEAP mencatat undang-undang ini terdiri dari 105 pasal dalam sembilan bab dan mencakup kapal ikan, penegakan IUU, pelabuhan perikanan, dan perdagangan hasil perairan (UNEP, t.t.).

Undang-undang itu diubah. Law No. 146/2025/QH15, yang mengubah 15 undang-undang termasuk UU Perikanan, disahkan Majelis Nasional pada 11 Desember 2025 (Hai Phong News, t.t.-a). Kementerian Pertanian dan Lingkungan Hidup (MAE) menyatakan UU Perikanan yang diamandemen berlaku 1 Januari 2026 dan memindahkan sebagian kewenangan dari Majelis Nasional ke Pemerintah dan kementerian (Pasal 50, 66, 78). Catatan: sumber ini adalah siaran pers berbayar yang terbit 6 Maret 2026 (MAE Vietnam via Media OutReach/Malay Mail, 2026). Decree 41/2026/ND-CP tertanggal 25 Januari 2026 menggantikan Decree 26/2019/ND-CP. Isinya antara lain setiap kapal boleh memasang hingga dua perangkat VMS yang menyala 24 jam, dan hasil laut dalam kontainer harus dideklarasikan sekurang-kurangnya 48 jam sebelumnya. Sumber yang saya baca tidak menyebut ambang panjang kapal (Hai Phong News, t.t.-b).

Tabel 13.1 merangkum angka armada dan pengawasan dari beberapa sumber. Perbedaannya tidak dianggap konflik karena tanggal dan definisinya berbeda, tetapi pembaca perlu berhati-hati membandingkannya.

Tabel 13.1 Angka armada dan pengawasan Vietnam, 2023–2026 (klaim pemerintah Vietnam kecuali dinyatakan lain)

Tanggal acuan	Angka (sumber)
2023	83.430 kapal ikan (89.722 pada 2022). Kapal 6–12 m berjumlah 37.770 (46%); di atas 24 m berjumlah 2.510 (3%). Produksi 9,2 juta ton: tangkap sekitar 3,8 juta, budidaya lebih dari 5,5 juta (SEAFDEC, 2025a).
27 Okt 2025	80.273 kapal; 80.132 terdaftar (99,8%); 77.017 berlisensi (96,11%) (Hai, 2025).
31 Des 2025	79.156 kapal (6 m ke atas) terdaftar di VNFishbase, turun 24,3% dari 2015; 27.782 kapal 15 m ke atas telah memasang VMS (99,46%) (Hai Phong News, t.t.-a). Keberangkatan di eCDT 2025: 158.885; kedatangan 154.657. Ada 14 pelabuhan laut ditetapkan untuk kapal asing (MAE Vietnam via Media OutReach/Malay Mail, 2026).
14 Apr 2026	Lebih dari 80.350 kapal (6 m ke atas) terdaftar di VNFishbase; lebih dari 76.700 berlisensi sah (Vietnam+/VNA, 2026).
Mar 2026	Kapal 15 m ke atas wajib VMS; data VMS disimpan 36 bulan; kapal wajib lapor ke otoritas pelabuhan 1 jam sebelum berangkat; 86 pelabuhan ikan beroperasi (Vu, 2026).

Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari SEAFDEC (2025a); Hai (2025); Hai Phong News (t.t.-a); MAE Vietnam via Media OutReach/Malay Mail (2026); Vietnam+/VNA (2026); Vu (2026).

Beberapa ambang berbeda antarsumber dan perlu ditandai sebagai fase atau aturan yang berbeda, bukan salah satu yang benar. Viet Nam News (2025) menulis bahwa kapal yang kehilangan koneksi VMS lebih dari enam jam dikenai sanksi tegas dan bahwa kapal 15 meter ke atas wajib mencatat keberangkatan dan kedatangan lewat eCDT serta memakai logbook elektronik. Hai Phong News (t.t.-a) menyebut logbook elektronik wajib untuk kapal 24 meter ke atas mulai 1

Juli 2026 dan untuk kapal 15 meter ke atas mulai 1 September 2026, dengan denda maksimum 1 miliar dong untuk individu dan 2 miliar dong untuk organisasi. Keputusan PM 1516 menargetkan 100 persen trip kapal 6 meter ke atas tercatat di eCDT (Vy, 2026).

Bacaan penulis tentang makna angka-angka itu. Pertama, Vietnam membangun daftar kapal sebelum insentif: per akhir 2025, hampir seluruh kapal 15 meter ke atas telah memasang VMS dan hampir seluruh kapal terdaftar (klaim pemerintah). Kedua, ambang kewajiban turun bertahap, dari 24 meter ke 15 meter dan ke 6 meter, dan ini mencerminkan kesadaran bahwa armada kecil tidak boleh jadi kantong pelanggaran. Ketiga, armada Vietnam menyusut, dari 79.156 kapal pada akhir 2025 yang disebut turun 24,3 persen dari 2015 (Hai Phong News, t.t.-a). Pengurangan ini selaras dengan tekanan stok ikan, tetapi sumber yang saya baca tidak menguraikan sebabnya.

Bagi KNMP, perbandingan ini menyentuh persoalan yang dibahas Bab X: VMS dan data kapal. Bab X mencatat bahwa sebagian nelayan kecil Indonesia menolak alat pemantau kapal (Mongabay.co.id, 2025b). Vietnam memilih jalur yang lebih keras: mewajibkan, menyimpan data 36 bulan, dan menerapkan sanksi. Apakah jalur itu cocok untuk Indonesia adalah pertanyaan kebijakan yang tidak dapat dijawab buku ini. Yang dapat dikatakan adalah bahwa pemerintah Vietnam menggerakkan kebijakan itu setelah ancaman akses pasar, bukan setelah dorongan nelayan.

13.4 Kapal yang Ditangkap di Perairan Asing: Turun, tetapi Apa Artinya?

Vietnam melaporkan penurunan tajam jumlah kapalnya yang disita di perairan negara lain. Menurut Hai Phong News (t.t.-a), kapal Vietnam yang disita di perairan asing turun dari 235 pada 2017 menjadi 20 pada 2025. Angka lain: 84 kapal ditangkap pihak asing pada 2022 dan 16 kapal sejak awal 2023 hingga 4

Mei 2023 (Viet Nam News, 2023). Pada 2024 hingga 15 April 2026, 101 kapal ditahan otoritas asing (Vietnam+/VNA, 2026). Definisi "disita", "ditangkap", dan "ditahan" dapat berbeda antarsumber. Karena itu angka-angka ini tidak disatukan dalam satu deret. Hai Phong News juga menyebut kapten dua kapal (BV-4417-TS dan BV-1182-TS) dijatuhi hukuman penjara tujuh tahun atau lebih.

Buku ini menandai batas klaim. Penurunan 235 ke 20 adalah angka pemerintah Vietnam, dari sumber yang sama yang menyatakan kartu kuning belum dicabut. Dari sudut pandang Indonesia, kapal Vietnam yang tertangkap di Natuna Utara berada pada tingkat yang jauh lebih rendah daripada puncak 2014–2019, tetapi tidak nol (bagian 13.5). Apakah penurunan itu terjadi karena kapal Vietnam lebih tertib, karena lebih jarang masuk, atau karena lebih jarang tertangkap, tidak dapat dibedakan dari data di atas. Pembedaan ketiganya akan memerlukan data trip kapal dan citra satelit yang tidak tersedia bagi penulis.

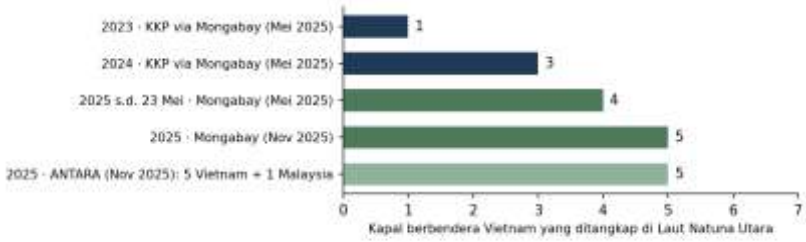
13.5 Natuna dari Sisi Indonesia: Angka yang Tidak Selalu Sama

Dari sisi Indonesia, data KKP yang dikutip Mongabay Indonesia menyebut kapal Vietnam yang tertangkap sebanyak 1 (2023), 3 (2024), dan 4 (hingga 23 Mei 2025). Pada 23 Mei 2025, dua kapal pair trawl Vietnam, KG 6219TS dan KG 6277TS, ditangkap di Natuna Utara dengan perkiraan kerugian Rp61 miliar per tahun melaut (Mongabay.co.id, 2025c). Nakhoda salah satu kapal mengaku mencuri ikan karena perairan Vietnam sepi ikan akibat alat tangkap terlarang. Itu pengakuan pelaku, bukan temuan terverifikasi (Mongabay.co.id, 2025c). Pada 22 Agustus 2024, KKP menangkap kapal BV 93481 TS (120 GT, sembilan awak) di Natuna. Pada tanggal itu KKP sudah menangkap 116 kapal sepanjang 2024, 100 Indonesia dan 16 asing (Hutagaol, 2024a).

Pada 1 November 2025 kapal HP 9213 TS (70 GT, pukat dasar) ditangkap. Nilai kerugian negara yang dicegah Rp22,6 miliar, dan diduga 70–80

ton ikan sudah dipindahkan ke kapal induk. Ini kapal asing keenam yang ditangkap di Natuna Utara pada 2025 (RRI/KBRN Batam, 2025). Bab VI (Kotak 6.2) memuat peristiwa ini dari sumber ANTARA. Mongabay Indonesia (2025d) menulis kapal Vietnam yang tertangkap berjumlah 1 (2023), 3 (2024), dan 5 (2025), dengan total 41 kapal ilegal disita pada 2025 (enam asing dan 35 Indonesia). Gambar 13.2 menunjukkan bahwa hitungan 2025 berbeda antarsumber: empat, lima, atau, menurut ANTARA (2025d), lima Vietnam ditambah satu Malaysia. Perbedaan itu wajar karena tanggal acuan tidak sama, dan buku ini tidak memilih salah satu.

Gambar 13.2 Kapal Vietnam yang Ditangkap RI, 2023–2025: Angka per Sumber



Sumber: Mongabay Indonesia (2025c, 2025d); ANTARA (2025d). Angka tidak disetahunkan: tanggal acuan dan definisi "ditangkap" berbeda. RRI/KBRN Batam (2025) menyebut kapal Vietnam HP 9213 TS sebagai kapal asing keenam di Natuna Utara pada 2025.

Bacaan penulis: dua pelajaran bagi Natuna. Pertama, jumlah kapal Vietnam yang tertangkap per tahun sangat kecil dibandingkan angka 276 kapal selama 2014–2019. Kedua, kesalahan membaca angka mudah terjadi, karena satu sumber menghitung "asing" dan sumber lain "Vietnam". Untuk keperluan analisis kebijakan, sebaiknya dipakai satu definisi baku dan tahun acuan yang sama. Itu pekerjaan data yang menurut penulis relevan dengan kebutuhan KNMP Natuna akan indikator yang dapat dipertanggungjawabkan (Bab VIII).

13.6 Batas yang Disepakati tetapi Belum Berlaku

Perjanjian batas ZEE Indonesia–Vietnam merupakan hasil perundingan panjang. Menurut RSIS, perjanjian itu ditandatangani pada akhir 2023 setelah

lebih dari dua belas tahun perundingan, belum diberlakukan secara formal, dan detail kartografisnya belum dipublikasikan (Darmawan & Bradford, 2025). Catatan konflik sumber: RFA mencatat kesepakatan dicapai pada Desember 2022 tanpa tanggal tanda tangan (Radio Free Asia/BenarNews, 2025). Sumber lain yang ditemukan tim riset buku ini menulis "2022" (Lowy Institute, Asia News Network, China-Global South Project), tetapi tidak dikutip langsung di sini. Buku ini memakai rumusan "disepakati 2022, ditandatangani akhir 2023" hanya dengan atribusi pada RSIS dan RFA.

Kronologi ratifikasi menurut versi bertanggal 14 Agustus 2025 yang dimuat 9DASHLINE: pada Maret 2025 Presiden Prabowo menegaskan komitmen kepada Presiden To Lam. Akhir April 2025 Komisi DPR menggelar dengar pendapat ahli. Pada Mei 2025 anggota Komisi Nico Siahaan menyebut ratifikasi akan terjadi "pekan ini", tetapi hal itu tidak terjadi, dan per Agustus 2025 parlemen reses dengan penundaan diperkirakan berlanjut (Darmawan & Bradford, 2025, versi 14 Agustus). RFA mencatat bahwa kedua parlemen harus meratifikasi, dan bahwa hubungan ditingkatkan menjadi kemitraan strategis komprehensif (Radio Free Asia/BenarNews, 2025). Pada 14 November 2025, Mongabay Indonesia menulis batas sudah disepakati tetapi belum diratifikasi, dan peneliti IOJI Imam Prakoso mendesak ratifikasi segera (Mongabay.co.id, 2025d). Untuk 2026 saya tidak menemukan sumber yang menyatakan ratifikasi selesai atau belum. Status 2026 tidak terverifikasi, dan buku ini tidak menebaknya.

Ada satu temuan yang menarik. Menurut analisis Indonesian Ocean Justice Initiative (IOJI) yang dikutip RSIS, kapal ikan Vietnam kini jarang melewati garis yang menandai tepi utara landas kontinen Indonesia. Periode analisis IOJI, Juni–Oktober 2024, tercantum di versi 9DASHLINE (Darmawan & Bradford, 2025). Namun penangkapan kapal Vietnam di perairan yang sama tetap

berlangsung pada 2025 (bagian 13.5). Bacaan penulis: garis batas yang disepakati tampaknya sudah dipakai sebagai norma lapangan, tetapi norma itu tidak menghapus pelanggaran. Pelajaran bagi Natuna: kehadiran nelayan Indonesia dan patroli rutin tetap diperlukan, apa pun status ratifikasinya.

13.7 Nelayan Vietnam di Laut Cina Selatan: Larangan Sepihak dan Kekerasan

Nelayan Vietnam sendiri berada di bawah tekanan Tiongkok, dan sisi ini sering luput dari berita tentang Natuna. Tiongkok memberlakukan larangan menangkap ikan sepihak setiap musim panas. Pada 2025 larangan itu berlaku mulai pukul 12.00 tanggal 1 Mei sampai pukul 12.00 tanggal 16 Agustus di perairan utara 12°00'N sampai 26°30'N termasuk Teluk Tonkin. Kementerian Pertanian dan Lingkungan Hidup Vietnam menyebutnya tidak sah dan menganjurkan nelayan tetap beroperasi di perairan Vietnam, sebaiknya berkelompok (Vinh & Chi, 2025). Pada 2026 larangan berlaku 1 Mei sampai 16 Agustus. Pada 5 Mei 2026, juru bicara Kemlu Pham Thu Hang menuntut Tiongkok menghormati kedaulatan Vietnam atas Hoang Sa (Paracel) dan hak nelayan Vietnam (Dung, 2026).

Pada 29 September 2024, kapal QNg 95739 TS dari Quang Ngai diserang dekat Paracel. Menurut USNI News, sekitar 40 petugas Tiongkok naik ke kapal dan memukul awak dengan batang logam, sepuluh nelayan dipukuli dan empat luka berat (Lariosa, 2024). Kemlu Vietnam menyatakan "keprihatinan serius", menyampaikan sikap keras ke Kedutaan Tiongkok, dan menuntut penyelidikan. Menurut Eurasian Times, Tiongkok menyebut laporan itu tidak sesuai fakta dan mengatakan tidak ada yang terluka (Tiwari, 2024). Catatan sumber: halaman Kemlu Vietnam yang saya baca menampilkan tanggal 25 Maret 2025, yang tidak konsisten dengan insiden September 2024, sehingga buku ini bersandar pada USNI News dan Eurasian Times untuk tanggal peristiwa.

Bacaan penulis: kisah ini menjawab pertanyaan yang sering diajukan di Natuna, yaitu apakah Vietnam hanya ancaman. Kenyataannya, nelayan Vietnam adalah pelaku pelanggaran di perairan Indonesia sekaligus korban tekanan di perairan yang diklaimnya sendiri. Indonesia tidak mengakui sembilan garis putus-putus (Bab VI), sedangkan Hanoi memprotes tindakan sepihak Tiongkok terhadap nelayannya. Karena itu keduanya dapat dibaca memiliki kepentingan yang beririsan, sebagaimana diisyaratkan pembahasan patroli terkoordinasi di bagian 13.9.

13.8 Kredit dan Subsidi Kapal: Pelajaran Decree 67

Vietnam juga menjalankan program modernisasi kapal yang lebih awal daripada Indonesia. Decree 67/2014/ND-CP tanggal 7 Juli 2014 menawarkan kepada kapal baja bermesin 400–800 tenaga kuda pinjaman bank hingga 90 persen investasi, dengan bunga 7 persen per tahun (nelayan membayar 2 persen dan negara 5 persen) (Viet Nam News, 2019). Dampak negatifnya tercatat: hingga Maret 2019 bank Agribank mengklasifikasikan sekitar 43 pinjaman Decree 67 sebagai kredit macet senilai VND510 miliar. Pemerintah menerbitkan Decree 17 untuk menyesuaikan kebijakan dan mendisiplinkan pihak yang bertanggung jawab atas kapal berkualitas rendah (Viet Nam News, 2019). Decree 17/2018/ND-CP tanggal 2 Februari 2018, berlaku 25 Maret 2018, mengubah Decree 67 dengan subsidi pascainvestasi 35 persen untuk kapal 800 tenaga kuda ke atas (batas VND6,7–8 miliar), asuransi awak 100 persen dan lambung 50 persen untuk kapal 90 tenaga kuda ke atas dalam kelompok atau koperasi, serta pelatihan (VASEP, 2018). Tabel 13.2 menyandingkan keduanya.

Tabel 13.2 Decree 67/2014 dan Decree 17/2018 tentang kebijakan pengembangan perikanan Vietnam

Aspek	Decree 67/2014 (7 Juli 2014)	Decree 17/2018 (2 Feb 2018; berlaku 25 Mar 2018)
Sasaran	Kapal baja bermesin 400–800 CV.	Kapal 800 CV ke atas (subsidi); kapal 90 CV ke atas dalam kelompok atau koperasi (asuransi).
Bentuk dukungan	Pinjaman bank hingga 90% investasi; bunga 7% per tahun (nelayan 2%, negara 5%).	Subsidi pascainvestasi 35% (batas VND6,7–8 miliar); asuransi awak 100% dan lambung 50%; pelatihan.
Catatan hasil	Hingga Maret 2019, sekitar 43 pinjaman diklasifikasikan kredit macet senilai VND510 miliar di Agribank.	Dirancang untuk menyesuaikan dan mendisiplinkan; hasil tidak dikaji dalam sumber yang saya baca.
Sumber	Viet Nam News (2019).	VASEP (2018); Viet Nam News (2019).

Sumber: disusun penulis berdasarkan uraian dalam buku ini dan rujukan pada Daftar Pustaka.

Pelajaran dari sini bukan bahwa kredit kapal gagal. Sumber yang saya baca hanya mencatat satu bank dan satu angka kredit macet, bukan keseluruhan program. Pelajaran yang dapat diuji adalah bahwa dukungan investasi tanpa kajian kelayakan dan pelatihan berisiko menghasilkan kapal yang tidak dapat dioperasikan menguntungkan, dan bahwa perbaikan kebijakan Vietnam justru menambahkan asuransi, kelompok atau koperasi, dan pelatihan. Bagi Indonesia, Bab X membahas modernisasi kapal dan peran koperasi di KNMP, dan temuan Vietnam menguatkan alasan bagi rancangan program yang menguji kelayakan usaha lebih dahulu. Pada April 2026, MAE menyebut hambatan antara lain terbatasnya akses nelayan pada teknologi dan mata pencaharian alternatif, dan

Perdana Menteri menyebut dukungan alih mata pencaharian sebagai bagian dari langkah (Vietnam+/VNA, 2026; Kementerian Luar Negeri Vietnam, 2026).

13.9 Dari Tabrakan 2019 ke Patroli Terkoordinasi

Hubungan operasional Indonesia–Vietnam bergerak dari bentrokan ke kerja sama. Pada 26 Agustus 2025, Kepala Bakamla Laksamana Madya Irvansyah menyatakan sedang menjajaki patroli terkoordinasi dengan Vietnam. Belum jelas apakah itu keputusan final. Kunjungan kapal CSB 8001 dipimpin Mayor Jenderal Ngo Binh Minh, dan pembahasan mencakup pelaksanaan nota kesepahaman kerja sama maritim (China-Global South Project, 2025; VNA/VNS via Asia News Network, 2025). Pada 6 Mei 2026 berlangsung Navy-to-Navy Talks ke-9 di Jakarta. Kedua pihak menyepakati persiapan patroli terkoordinasi di sepanjang batas ZEE untuk mencegah pelanggaran dan IUU fishing, tanpa menyebut kapal atau jumlahnya (Putri, 2026; tanggal artikel ambigu: 11 Mei atau 5 November menurut format di halaman).

Bacaan penulis: patroli terkoordinasi dapat menjadi cara praktis menerjemahkan batas yang belum diratifikasi menjadi perilaku di laut. Namun detailnya belum jelas, sehingga buku ini menempatkannya sebagai hal yang perlu dipantau, sebagaimana nasib perjanjian batas ZEE dengan Vietnam dicatat sebagai hal yang dipantau di Kotak 19.1. Perbandingan dengan Filipina (Bab XII) menunjukkan bahwa patroli bersama yang rutin dan batas yang telah berlaku mengurangi satu sumber ketegangan, tetapi tidak menggantikan kehadiran nasional di titik paling diperebutkan.

13.10 Apa yang Dapat Dibawa ke KNMP dan Natuna

Empat pelajaran dapat diuji, seluruhnya bacaan penulis. Pertama, pengawasan dan data kapal dahulu, baru insentif. Vietnam bergerak serius setelah ancaman akses pasar Uni Eropa, dan kapal sitaan di luar negeri dilaporkan turun

dari 235 ke 20 (Hai Phong News, t.t.-a; Komisi Eropa, 2017, untuk ancaman akses pasar). Kampung nelayan membutuhkan basis data kapal dan VMS agar bantuan tidak mengalir ke kapal yang tidak terdaftar. Kedua, subsidi kapal besar tanpa kajian kelayakan berisiko menghasilkan kredit macet. Decree 67 memunculkan kredit macet VND510 miliar di satu bank (Viet Nam News, 2019), dan Decree 17 menambahkan asuransi dan pelatihan (VASEP, 2018). Rancangan KNMP perlu menguji kelayakan usaha sebelum menyalurkan kapal.

Ketiga, batas yang disepakati tetapi belum diratifikasi tidak menghapus ketegangan. Penurunan masuknya kapal Vietnam di Natuna dikaitkan dengan garis batas (Darmawan & Bradford, 2025), tetapi penangkapan tetap berlangsung (Mongabay.co.id, 2025c, 2025d) dan ratifikasi tidak terverifikasi untuk 2026. Keempat, nelayan Vietnam juga terancam di Paracel, sehingga Indonesia dan Vietnam memiliki kepentingan bersama dalam menjaga keselamatan nelayan. Patroli terkoordinasi dapat memberi peluang kerja sama penegakan hukum, tetapi detailnya belum jelas.

Seperti pada Bab XII, ada batas perbandingan. Vietnam adalah negara kontinental dengan garis pantai panjang di sepanjang timur Indochina dan ekspor seafood yang besar, sedangkan Indonesia adalah negara kepulauan dengan ribuan titik pendaratan dan sedang membangun program kampung nelayan. Banyak angka Vietnam berasal dari media resmi. Maka bab ini mengusulkan Vietnam sebagai cermin untuk pertanyaan yang perlu diajukan, bukan sebagai model yang harus ditiru. Bab XIV berikutnya beralih ke Jepang, negara yang menyusun koperasi perikanan dan perlindungan pulau terluar dalam sistem yang sama sekali berbeda.

BAB XIV

JEPANG:
KOPERASI PERIKANAN DAN LAUT PULAU TERLUAR

Dua bab sebelumnya membahas negara yang nelayannya berada di garis depan sengketa. Jepang memberi pembanding yang berbeda. Ia negara kepulauan maju dengan ZEE sekitar 4,47 juta kilometer persegi (Pemerintah Metropolitan Tokyo, 2023), industri perikanan yang tua dan menyusut, serta jaringan koperasi nelayan yang berusia lebih dari tujuh dekade. Pertanyaan bab ini tidak sama dengan Bab XII dan XIII. Bab ini bertanya: apa yang terjadi pada kelembagaan nelayan, yaitu koperasi, hak perikanan, dan komunitas pulau, ketika negara bergantung pada orang-orang itu untuk menjaga laut, dan ketika jumlah mereka menurun?

Relevansinya bagi KNMP langsung. Salah satu pilar program kampung nelayan, seperti dibahas Bab VIII dan IX, adalah koperasi. Jepang memiliki salah satu sistem koperasi perikanan yang paling lama bertahan di dunia, dan Jepang pula yang membiayai pelabuhan perikanan di pulau terluar Indonesia, termasuk Natuna, lewat Japan International Cooperation Agency (JICA). Bab ini menelusuri koperasi dan hak perikanannya, reformasi 2018, kebijakan umigyo (usaha berbasis laut dan desa nelayan), peran nelayan di pulau perbatasan, kasus Senkaku, guncangan pasar akibat larangan impor Tiongkok, dan hibah serta pinjaman JICA untuk Indonesia.

Dua catatan metode. Pertama, beberapa ringkasan dokumen pemerintah Jepang dibaca lewat alat telusur yang memparafrasekan isi, sehingga angka kunci sebaiknya dicek ulang pada dokumen asli sebelum buku ini dicetak. Kedua, frasa populer yang menyebut nelayan sebagai "mata dan telinga" negara di laut tidak ditemukan dalam sumber yang dibuka tim riset, sehingga buku ini tidak memakainya sebagai kutipan.

14.1 Koperasi sebagai Tulang Punggung Desa Nelayan

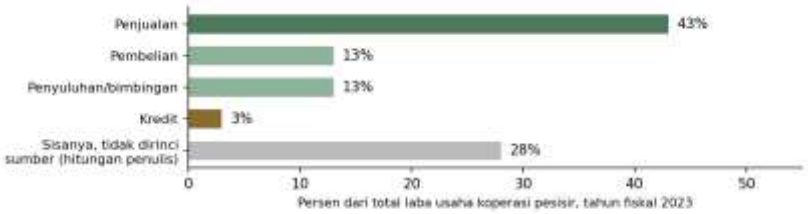
Koperasi perikanan Jepang dikenal sebagai fisheries cooperative association (FCA), atau gyokyō. Menurut ringkasan Buku Putih Perikanan FY2023, pada akhir Maret 2023 ada 864 koperasi perikanan pesisir, turun dari 881 pada akhir Maret 2021, dan dokumen yang sama menyatakan jumlah anggota menurun seiring turunnya jumlah nelayan serta mendorong merger dan penguatan usaha penjualan (Fisheries Agency, 2024; Fisheries Agency, 2022). Pada akhir tahun fiskal 2023 (Maret 2024) ada 852 koperasi pesisir, 833 di antaranya berbasis setoran modal, 73 menjalankan usaha kredit, dengan anggota biasa sekitar 105 ribu dan anggota luar biasa (associate) sekitar 138 ribu. Sejak

tahun fiskal 2013 jumlah anggota associate melampaui anggota biasa (Fisheries Agency, t.t.-a).

Struktur anggotanya memberi petunjuk tentang sifat koperasi itu. Menurut Ando (2002), anggota biasa menangkap lebih dari 120 hari per tahun dan punya hak suara, sedangkan anggota associate (kurang dari 120 hari, termasuk pengolah kecil) tidak bisa memilih. Prinsipnya satu anggota satu suara. Ando melaporkan, dengan data Hokkaido awal 1990-an, bahwa lebih dari 80 persen anggota memakai tenaga keluarga dan kapal di bawah 10 GT. Catatan penting: data Ando berasal dari Hokkaido dan sudah lama, sehingga dipakai sebagai gambaran struktur, bukan angka terkini. Di Hokkaido pada contoh itu ada 129 FCA dalam tiga federasi prefektur yang membentuk federasi nasional Zengyoren, dengan rata-rata sekitar 200 anggota per FCA (rentang 40 sampai lebih dari 1.000). Pemerintah wajib memeriksa pembukuan FCA setiap tahun menurut Pasal 123 Undang-Undang Koperasi Perikanan, dan prefektur menanggung separuh biayanya (Ando, 2002).

Fungsi ekonomi koperasi bertumpu pada pemasaran. Menurut Fisheries Agency (t.t.-a), total laba usaha koperasi pesisir pada tahun fiskal 2023 sebesar 1.002 miliar yen, dengan komposisi: penjualan 43 persen, pembelian 13 persen, penyuluhan atau bimbingan 13 persen, dan kredit 3 persen. Gambar 14.1 menggambarkan komposisi itu; empat fungsi inti (penjualan, pembelian, penyuluhan, kredit) disebut eksplisit oleh sumber. Satuan nilai untuk sebagian ringkasan perlu dicek ke dokumen asli, sehingga buku ini hanya memakai persentasenya. Di Hokkaido, menurut Ando (2002), anggota membayar biaya jasa pasar 5 persen ke FCA-nya sendiri, ditambah 3 persen bila memakai pasar FCA lain, dan federasi menagih pembayaran pembeli dengan biaya 1 persen. Satu saham minimum sudah cukup bagi nelayan termiskin.

Gambar 14.1 Dari Mana Koperasi Pesisir Jepang Memperoleh Laba Usaha



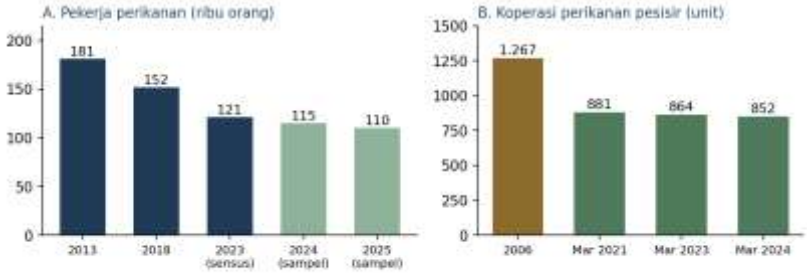
Sumber: Fisheries Agency (I.E.-al, halaman koperasi perikanan (Statistik Koperasi Perikanan). Total laba usaha: 1 002 miliar yen; istilah dan satuan dari ringkasan; perlu diceki ke dokumen asli. Baris 'sisanya' = 100% dikurangi empat angka yang dinyatakan sumber.

Bacaan penulis: gambaran ini menunjukkan bahwa kekuatan koperasi Jepang ada pada fungsi yang menghubungkan nelayan kecil dengan pasar, yaitu lelang bersama, penagihan, pasokan, dan bimbingan, bukan pada kredit yang hanya 3 persen dari laba usaha. Bagi KNMP, ukuran keberhasilan koperasi karena itu sebaiknya diarahkan pada apakah fungsi penjualan bersama dan pasokan input berjalan, bukan pada berdirinya badan hukum atau pada tersedianya dana pinjaman. Bab IX mencatat rencana koperasi di kampung nelayan, dan perbandingan ini memberi daftar periksa yang sederhana.

14.2 Dari 2.273 menjadi 852: Merger, Penyusutan, dan Tekanan Demografi

Sebagai pembanding historis, FAO (2009) mencatat bahwa pada akhir 2006 Jepang memiliki 2.273 asosiasi koperasi perikanan, terdiri dari 1.267 koperasi pesisir, 864 koperasi perairan darat, dan 142 koperasi sektoral. Jika 1.267 koperasi pesisir tahun 2006 dibandingkan dengan 852 pada 2024, penurunannya sekitar sepertiga dalam kurang lebih 17 tahun. Itu hitungan penulis dari dua sumber berbeda, dan definisi "pesisir" antartahun perlu dijaga, sehingga angka ini ditandai sebagai perkiraan kasar. Gambar 14.2 menampilkan penyusutan itu bersama jumlah nelayan.

Gambar 14.2 Nelayan dan Koperasi Pesisir Jepang Menyusut



Sumber: A. MAFF Departemen Statistik (t.t.); 2023 dari sensus, 2024–2025 dari survei sampel (tidak sebanding langsung). B. FAO (2009); Fisheries Agency (2022, 2024, t.t.-a). Definisi 'pesisir' dan ekonomi sumber berbeda antartahun.

Jumlah pekerja perikanan Jepang menurun tajam. Menurut tabel indikator MAFF, jumlahnya 181 ribu pada 2013, 152 ribu pada 2018, 121 ribu pada 2023 (sensus), 115 ribu pada 2024, dan 110 ribu pada 2025 (dua terakhir dari survei sampel). MAFF memperingatkan agar sensus dan survei sampel tidak dibandingkan langsung (MAFF Departemen Statistik, t.t.). Sensus 2023 mencatat 121.230 nelayan, turun 30.471 orang atau 20,1 persen dalam lima tahun (SeafoodNews, 2024). Jumlah pekerja berusia 65 tahun ke atas, menurut tabel yang sama, adalah 64 ribu (2013), 58 ribu (2018), 48 ribu (2023), 45 ribu (2024), dan 42 ribu (2025). Dari angka itu, hitungan penulis menunjukkan porsi lansia sekitar 35,4 persen (2013), 38,2 persen (2018), 39,7 persen (2023), 39,1 persen (2024), dan 38,2 persen (2025); halaman MAFF tidak menyatakan persentase itu sendiri. Buku Putih FY2023 mencatat 123,1 ribu pekerja (2022) dibanding 221,9 ribu (2008), yang tidak sebanding langsung dengan survei sebelumnya, 1.691 pekerja baru pada FY2022, dan porsi lansia di komunitas nelayan sekitar 11 poin persentase di atas rata-rata nasional (Fisheries Agency, t.t.-b; Fisheries Agency, 2024). Laporan FY2021 mencatat 135.660 pekerja (2020) dengan 1.707 pekerja baru pada 2020 (Fisheries Agency, 2022).

Beberapa angka itu berbeda karena tahun dan metodenya berbeda (sensus versus survei sampel), bukan karena salah satu keliru. Bacaan penulis: pesan utamanya adalah bahwa koperasi yang kuat belum menjamin regenerasi

nelayan. Jepang memiliki koperasi yang matang, dan nelayannya tetap menyusut dan menua. Untuk Natuna, hal ini berarti pertanyaan tentang siapa yang akan melaut sepuluh tahun lagi perlu diajukan sejak kampung nelayan dirancang, termasuk pelaku muda dan keluarga yang menopang kegiatan di darat. Buku ini tidak memiliki data demografi nelayan Natuna untuk perbandingan.

14.3 Hak Perikanan Komunal dan Pengelolaan Wilayah

Koperasi Jepang bukan sekadar badan usaha. Ia juga pemegang hak perikanan komunal. Menurut FAO (2009) dan Fishery Solutions Center, perikanan pesisir Jepang memakai sistem hak (hak bersama, hak demarkasi, dan hak jaring tetap), sedangkan perikanan lepas pantai memakai izin. Koperasi menjalankan "hak perikanan bersama" yang berdasar Undang-Undang Perikanan 1949, bersifat berbasis wilayah, multispesies, dialokasikan ke kelompok, dan tidak dapat dipindahtangankan. FCA dapat menambah atau menyesuaikan aturan lokal di wilayahnya, yang disepakati anggota dan disahkan prefektur. Organisasi pengelolaan perikanan untuk koordinasi antar-FCA muncul pada awal 1980-an (FAO, 2009; Environmental Defense Fund, t.t.).

Satu studi akademik memberi arah tafsir. H. Uchida dari Universitas Rhode Island menyimpulkan bahwa insentif ekonomi, bukan ukuran atau homogenitas kelompok, merupakan faktor bersama keberhasilan koperasi nelayan dalam pengelolaan kolektif, dengan contoh yang diambil terutama dari perikanan pesisir Jepang (Uchida, 2022). Halaman yang dibaca tidak memuat nama jurnal, volume, atau DOI, sehingga rujukan ini diperlakukan sebagai ringkasan penelitian, bukan sebagai artikel jurnal yang telah ditinjau sejawat, sampai terhubung ke versi aslinya. Bacaan penulis: temuan ini sejalan dengan pembacaan fungsi koperasi di bagian 14.1, tetapi buku ini menahan diri

menjadikannya dasar kesimpulan karena status terbitannya belum dapat dipastikan.

14.4 Reformasi 2018: Kuota, Rencana Wilayah, dan Nasib Prioritas Koperasi

Undang-Undang Perikanan Jepang direvisi pada 2018. Menurut anggota Diet Fumiaki Kobayashi, revisi disahkan Majelis Perwakilan pada 29 November 2018 dan Majelis Penasihat pada 8 Desember 2018, dan disebut sebagai revisi pertama dalam sekitar 70 tahun (Kobayashi, 2019). Ketentuan umumnya berlaku pada tanggal yang ditetapkan peraturan pemerintah, paling lambat dua tahun sejak promulgasi, dengan pengecualian sejumlah ketentuan Undang-Undang Koperasi Perikanan tentang asosiasi produksi perikanan yang berlaku 1 April 2019 (MAFF, 2018). Tanggal berlaku revisi inti adalah 1 Desember 2020, berdasarkan Peraturan Kabinet No. 217 tertanggal 8 Juli 2020 (SN Hoki, 2020; Godo, 2020).

Isi pokoknya mencakup beberapa hal. Pertama, batas tangkapan total (TAC) berbasis penilaian ilmiah, dengan kuota individual per kapal (IQ) sebagai metode dasar (Pasal 8, 11, 17, 22), pemindahan kuota dibatasi, dan Undang-Undang TAC lama diserap ke Undang-Undang Perikanan lalu dicabut (Japanese Law Translation, t.t.; MAFF, 2018). Kedua, hak perikanan: gubernur menyusun rencana wilayah perikanan lima tahunan lewat konsultasi nelayan dan calon pelaku baru (Pasal 62–64), urutan prioritas hukum yang lama menguntungkan koperasi dihapus (Pasal 73), dan di lokasi tanpa hak lama hak diberikan kepada pihak yang paling berkontribusi pada perikanan daerah, dengan pemegang hak wajib memanfaatkan wilayahnya secara layak (Japanese Law Translation, t.t.; Kobayashi, 2019; MAFF, 2018). Ketiga, komite penyesuaian perikanan yang sebelumnya beranggota 15 orang (sembilan nelayan terpilih dan enam ditunjuk) menjadi 10–20 anggota yang semuanya ditunjuk gubernur dengan persetujuan

DPRD, lebih dari separuhnya nelayan, dan sebagian dari luar industri (Pasal 138) (Godo, 2020; Japanese Law Translation, t.t.). Keempat, koperasi yang ditunjuk prefektur dapat menjalankan konservasi pesisir (Pasal 109–116), koperasi tertentu wajib diaudit akuntan publik tersertifikasi, asosiasi produksi perikanan dapat dibentuk dengan tiga nelayan atau lebih dan dapat berubah menjadi perseroan, dan hukuman penangkapan ilegal naik hingga tiga tahun penjara atau denda 30 juta yen (Japanese Law Translation, t.t.; MAFF, 2018).

Sebagai pembanding kondisi sebelum reformasi, sistem TAC Jepang dimulai pada 1997 dan hanya mencakup tujuh spesies pada 2009 (FAO, 2009). Setelah reformasi, delapan spesies berada di bawah TAC menurut laporan FY2021, dengan target 80 persen produksi di bawah TAC pada akhir FY2023, dan IQ mulai diterapkan pada beberapa perikanan, termasuk tuna sirip biru selatan dan pukat cincin makerel (Fisheries Agency, 2022).

Bagaimana efeknya bagi koperasi? Yoshihisa Godo dari Universitas Meiji Gakuin menilai bahwa pemegang hak yang memakai haknya dengan layak tetap diperpanjang, sehingga dalam praktik koperasi tetap unggul. Ia menilai revisi belum cukup untuk mengatasi tiga masalah: melemahnya kepemimpinan koperasi, keengganan menerima orang luar, dan penangkapan berlebih akibat teknologi baru (Godo, 2020). Itu penilaian penulis Godo, bukan fakta hukum. Sumber lain menekankan penghapusan prioritas hukum. Kedua pembacaan itu valid, tetapi bukan klaim yang sama, dan buku ini menyajikan keduanya.

Bacaan penulis: reformasi 2018 memperlihatkan bahwa sistem koperasi yang matang pun dipaksa menimbang ulang hubungannya dengan pelaku baru, kuota ilmiah, dan akuntabilitas. Untuk KNMP, pelajaran yang dapat diuji adalah bahwa pemberian keistimewaan kelembagaan, seperti prioritas koperasi, perlu dipasangkan dengan kewajiban memanfaatkan sumber daya secara layak. Hal ini

selaras dengan catatan Bab IX tentang pengawasan pemanfaatan fasilitas kampung nelayan, tetapi buku ini tidak mengusulkan menyalin pasal-pasal Jepang.

14.5 Rencana Dasar dan Umigyo: Perikanan Ditambah Usaha Lain

Rencana Dasar Perikanan Jepang yang baru dirumuskan pada Maret 2022. Satu dokumen MAFF mencatat keputusan kabinet pada 25 Maret 2022, dan dokumen yang sama menyebut rencana jangka panjang pelabuhan perikanan diputuskan pada tanggal itu juga. Periode berlakunya tidak terverifikasi dari halaman yang saya buka (Fisheries Agency, 2022; MAFF, t.t.-b). Tiga pilar kebijakannya adalah pengelolaan sumber daya yang memperhitungkan perubahan lingkungan laut, menjadikan perikanan industri pertumbuhan sambil mengelola risiko, dan revitalisasi komunitas nelayan yang menopang daerah (MAFF, t.t.-a).

Target yang dicantumkan terukur. Produksi perikanan diharapkan pulih ke 4,44 juta ton pada FY2030 (setara 2010), dibanding produksi 2020 sebesar 3,17 juta ton atau 71 persen dari target. Ekspor ditargetkan 1,2 triliun yen pada 2030 (0,6 triliun pada 2025), dengan realisasi ekspor 2021 sebesar 301,5 miliar yen. Swasembada pangan ikan konsumsi ditargetkan 94 persen pada FY2032, dibanding aktual FY2020 sebesar 57 persen (Fisheries Agency, 2022). Dokumen MAFF lain menyebut target rasio TAC dari 60,5 persen (rata-rata FY2016–18) menjadi 80 persen (FY2023), dan jumlah spesies yang dinilai stoknya berbasis MSY dari 8 (FY2020) menjadi 22 (FY2023); catatan: dokumen ini menyebut sebagian angka berasal dari "Roadmap" pengelolaan sumber daya, bukan dari Rencana Dasar (MAFF, t.t.-b).

Pilar ketiga diterjemahkan lewat umigyo. Akito Sato menjelaskan umigyo sebagai kebijakan resmi pemerintah untuk menciptakan pendapatan dan

lapangan kerja lokal dengan memanfaatkan sumber daya laut dan desa nelayan, berdampingan dengan perikanan dan industri maritim lain. Pelaksananya koperasi perikanan, pemerintah daerah, dan swasta. Artikelnya dimuat di Fish for the People 23(2): 39–46 (SEAFDEC, Desember 2025) dan menyajikan dua contoh inisiatif; teks lengkap PDF tidak saya buka, sehingga nama kasusnya tidak dapat dilaporkan (Sato, 2025). Buku Putih FY2023 mendefinisikan umigyo sebagai proyek yang memanfaatkan nilai dan daya tarik sumber daya lokal laut dan komunitas nelayan untuk menciptakan pendapatan dan pekerjaan, dengan target 500 inisiatif umigyo baru di pelabuhan perikanan. Pada Maret 2024 ditetapkan 54 distrik promosi umigyo, dan paket dukungan dibuat Desember 2022 lalu diperbarui Juni 2023 (Fisheries Agency, 2024). Umigyo disebut sebagai prioritas Rencana Jangka Panjang Pelabuhan dan Area Perikanan (Maret 2022) untuk meningkatkan daya tarik dan pendapatan komunitas nelayan (Fisheries Agency, 2022).

Program anggaran terkait FY2023 yang disebut sebagai angka parsial dalam ringkasan: hibah revitalisasi pesisir 2 miliar yen, peningkatan fungsi pelabuhan perikanan 450 juta yen, hibah komunitas pertanian, pegunungan, dan nelayan 8,39 miliar yen, program penguatan basis manajemen koperasi perikanan 260 juta yen, hibah revitalisasi perikanan pulau terpencil 1,352 miliar yen, dan perbaikan infrastruktur perikanan 73 miliar yen (Fisheries Agency, 2024). Karena ringkasan memberi label parsial, angka-angka ini perlu dicek di dokumen asli sebelum dikutip.

Bacaan penulis: umigyo penting bagi pembaca Indonesia karena menunjukkan bahwa negara perikanan maju menjawab penyusutan nelayan bukan hanya dengan menambah produksi, tetapi dengan menambah sumber pendapatan komunitas. Itu mendekati gagasan kampung nelayan sebagai pusat kegiatan ekonomi, bukan hanya pangkalan kapal, yang dibahas Bab VIII. Namun skala dan

konteksnya berbeda sangat jauh, dan buku ini tidak membandingkan hasil kedua program.

14.6 Laut yang Dijaga oleh Orang yang Tinggal di Sana: Pulau Perbatasan dan Penjaga Pantai

Jepang mengakui secara hukum bahwa penduduk pulau terluar menjalankan fungsi negara. Undang-Undang tentang Konservasi Wilayah Pulau Perbatasan Berpenghuni dan Pemeliharaan Masyarakat Pulau Perbatasan Berpenghuni Tertentu (UU No. 33 Tahun 2016) disahkan pada April 2016, disebut 20 April 2016, sebagai inisiatif anggota DPR dan berlaku 1 April 2017. Cakupannya 15 wilayah dengan 71 pulau, dan Pasal 16 menyebut pengurangan biaya operasi kapal ikan di perairan sekitar (Kojima, 2016; Cabinet Office, t.t.). Laman Kantor Kabinet menyatakan undang-undang ini direvisi pada Juli 2026 dan revisinya berlaku April 2027; isi revisi tidak saya buka (Cabinet Office, t.t.). Pulau perbatasan berpenghuni disebut menopang kegiatan perikanan, penelitian laut, dan penjagaan perairan teritorial, tanpa menguraikan peran spesifik nelayan atau Coast Guard pada laman itu (Cabinet Office, t.t.).

Tindak lanjut kebijakan FY2020 menunjukkan bagaimana nelayan dipakai dalam praktik. Di Nagasaki, 18 koperasi dan 253 kapal ikut survei aktivitas perikanan asing sejak Agustus 2020 di sekitar Tsushima, Iki, dan Goto. Kota Tsushima dan Iki mencarter kapal nelayan lokal untuk memantau penangkapan ilegal dan melapor ke kapal penindak. Di Kepulauan Oki ada pengawasan oleh kelompok nelayan lokal. Fisheries Agency menindak kapal asing di ZEE dengan informasi dari nelayan, dan satu kapal patroli berkemampuan penindakan ditempatkan di Kantor Penjaga Pantai Ogasawara (Cabinet Office, 2020). Penegakan terhadap kapal asing oleh Fisheries Agency berupa penyitaan empat kapal (2022) dan tujuh kapal (2023), dengan puncak 20

pada 2008. Peringatan keluar dari Yamato Bank mencapai 5.122 kapal (2019), 4.394 (2020), 582 (2021), 38 (2022), dan 68 (2023) (Takaya, t.t.).

Japan Coast Guard (JCG) menyatakan memprioritaskan keselamatan kapal ikan Jepang di sekitar Senkaku dan Yamato Bank, memberi peringatan keluar kepada kapal ikan asing ilegal, dan bekerja sama dengan pemerintah daerah dan instansi terkait untuk menanggapi permintaan penindakan dari nelayan lokal yang dirugikan pencurian ikan (JCG, 2026). Angka jumlah kapal di ekstrak laporan itu tidak konsisten, sehingga tidak dipakai. Pada 2019 JCG merujuk 7.587 kasus kejahatan laut, 2.404 (31,7 persen) berdasar undang-undang terkait perikanan, dan 2.364 di antaranya pencurian ikan domestik (98,3 persen dari pelanggaran undang-undang perikanan) (JCG, t.t.). Beban penegakan JCG dengan demikian berkaitan erat dengan nelayan Jepang sendiri. Pemerintah Metropolitan Tokyo, dalam survei perikanan di Okinotorishima yang ZEE-nya sekitar 400.000 kilometer persegi atau kira-kira 10 persen dari total ZEE Jepang, memakai kapal riset yang mencatat AIS dan melapor ke Markas Penjaga Pantai Wilayah ke-3 jika ada kapal mencurigakan; halaman itu tidak membahas peran nelayan atau koperasi di sana (Pemerintah Metropolitan Tokyo, 2023; Kojima, 2016).

14.7 Senkaku: Ketika Nelayan Diminta Menjauh

Peran nelayan sebagai penjaga laut tidak selalu berarti mendekat. Menurut Reuters, sejak akhir 2025 sejumlah pejabat meminta nelayan Ishigaki menjauhi Senkaku. Kunjungan penangkapan yang terdokumentasi turun menjadi delapan pada 2025 dari delapan belas pada 2024 (ada sedikitnya 164 perjalanan pada 1977). Kapal penjaga pantai Tiongkok terlihat di dekat kepulauan itu pada rekor 357 hari pada 2025 menurut JCG, yang menyatakan

"menyampaikan informasi kondisi keamanan seperlunya" (Katsumura et al., 2026).

Versi lain memberi nuansa. Kokichi Irabu, direktur pelaksana Koperasi Perikanan Yaeyama, mengatakan permintaan itu informal dan tidak ada permintaan resmi pemerintah. Koperasi itu memiliki sekitar 300 anggota, sekitar 10 rutin menangkap di dekat Senkaku, dan tak satu pun pergi sejak November. Juru bicara JCG menyatakan pihaknya "berkomunikasi dengan nelayan kasus per kasus". Seorang nelayan, Hitoshi Nakama, didenda 100.000 yen berdasarkan Undang-Undang Keselamatan Kapal (McElhiney & Koja, 2026). Ada selisih satuan antarsumber: Reuters menulis kapal Tiongkok terlihat 357 hari, sedangkan Stars and Stripes menulis 357 kali di zona tambahan. Permintaan agar nelayan menjauh dilaporkan informal dan tidak ada konfirmasi resmi pemerintah, sehingga buku ini tidak menyimpulkan adanya kebijakan resmi.

Bacaan penulis: kasus ini adalah koreksi atas gagasan bahwa kehadiran nelayan selalu menjadi aset keamanan. Pada titik yang paling rawan, keselamatan nelayan dan risiko eskalasi dapat membuat negara lebih memilih jarak. Untuk Natuna Utara, hal ini berarti kampung nelayan perlu disertai protokol tentang kapan nelayan melapor, kapan mundur, dan siapa menanggung risikonya. Bab XII menunjukkan sisi sebaliknya: Filipina mendorong nelayan tetap melaut. Perbedaan dua pilihan itu tidak dapat dinilai benar atau salah dari sumber-sumber ini.

14.8 Guncangan Pasar: Larangan Impor Tiongkok dan Peran Koperasi sebagai Penyangga

Jepang juga menunjukkan bagaimana pasar dapat menjadi alat tekanan. Tiongkok melarang seluruh impor hasil laut Jepang mulai 24 Agustus 2023, saat pelepasan air olahan ALPS dari PLTN Fukushima No. 1 dimulai. Pangsa

Tiongkok dalam nilai ekspor perikanan Jepang turun dari 22 persen (2022) menjadi 16 persen (2023) (Fisheries Agency, 2024; Feng, 2025). Pada 2022, ekspor hasil laut Jepang 387,3 miliar yen, dengan Tiongkok 87,1 miliar yen (22,5 persen). Ekspor kerang scallop 2022 mencapai rekor 91 miliar yen, dengan Tiongkok 46,7 miliar yen (51,3 persen) (Nippon.com, t.t., kemungkinan 2025). Harga transaksi rata-rata scallop turun dari 195 yen per kilogram (pertengahan Juli 2023) menjadi 173 yen per kilogram (Agustus 2023), berdasarkan survei Fisheries Agency terhadap pemerintah daerah dan koperasi di Hokkaido dan Tohoku (The Japan News, 2023).

Respons pemerintah tercatat. Pada konferensi pers Perdana Menteri 31 Agustus 2023 disebut dana 80 miliar yen yang sudah ada untuk mendorong konsumsi domestik dan pembelian atau penyimpanan sementara oleh kelompok nelayan, serta lima pilar paket baru berupa bantuan biaya bahan bakar nelayan, mesin pengupas kerang, dan upaya pasar baru (Kantor Kabinet Jepang, 2023). Paket sekitar 100,7 miliar yen disetujui pemerintah pada September 2023 menurut The Japan News, sedangkan World Fishing melaporkan lebih dari 20 miliar yen dana baru di atas 80 miliar yang ada (World Fishing, 2023; Uemura, 2024). Angkanya dekat tetapi tidak identik, dan sumber transkrip Perdana Menteri tidak menyebut angka 20 miliar, sehingga buku ini tidak menyatukannya.

Pengalihan pasar terjadi. Pada semester I 2024, ekspor scallop ke Amerika Serikat naik 64,1 persen, ke Kanada 7,2 kali, ke Vietnam 7,9 kali, dan ke Thailand 3,5 kali (tahun ke tahun). Ekspor pertanian, kehutanan, dan perikanan ke Tiongkok turun 43,8 persen, dan JETRO menggelar lebih dari 1.400 pertemuan bisnis (Uemura, 2024). Linimasa berikutnya: Tiongkok mencabut larangan menyeluruh secara bersyarat dengan 10 prefektur tetap dikecualikan (Fukushima, Gunma, Tochigi, Ibaraki, Miyagi, Niigata, Nagano, Saitama, Tokyo,

Chiba), dan pengiriman pertama, termasuk scallop Hokkaido, tiba awal November 2025 (Chase, 2025a). Pada 19 November 2025 Tiongkok memberi tahu Jepang soal penangguhan impor kembali, di tengah sengketa soal pernyataan Perdana Menteri Takaichi tentang kontinjensi Taiwan (Chase, 2025b; Feng, 2025; Jiji via Adnkronos, 2025). Catatan konflik sumber: tanggal pencabutan larangan disebut 29 Juni 2025 oleh Caixin, sedangkan SeafoodSource tidak memberi tanggal efektif; Kyodo melaporkan Kepala Sekretaris Kabinet Kihara membantah penangguhan kembali, sedangkan Caixin dan Jiji melaporkan Tiongkok sudah memberi tahu Jepang. Status per Oktober 2026 tidak saya temukan.

Bacaan penulis: guncangan ini menunjukkan peran lembaga nelayan dan pemerintah daerah sebagai penyangga, dan juga batasnya. Sumber yang saya baca tidak membahas kinerja koperasi secara langsung dalam mengatasi larangan itu, kecuali bahwa harga transaksi dan pembelian oleh kelompok nelayan menjadi bagian respons. Bagi Indonesia, perbandingannya hanya dapat bersifat analogi: Bab XVII membahas rezim pasar Uni Eropa dan Amerika Serikat yang dapat menutup pintu ekspor perikanan Indonesia, dan pelajaran Jepang adalah bahwa konsentrasi pasar ke satu pembeli, di sini 22 persen ekspor dan 51 persen ekspor scallop, adalah kerentanan yang bisa menjadi alat tekanan politik.

14.9 Jepang di Pelabuhan Indonesia: SKPT, Natuna, dan Pinjaman JICA

Jepang bukan hanya pembanding, tetapi juga mitra pembangunan. Menurut Mongabay Indonesia, hibah JICA kepada Kementerian Kelautan dan Perikanan yang ditandatangani pada 31 Juli 2018 bernilai 2,5 miliar yen untuk pelabuhan perikanan dan pasar ikan di enam pulau terluar dalam program Sentra Kelautan dan Perikanan Terpadu (SKPT). Tabel 14.1 merincinya per lokasi (Fajar, 2018).

Tabel 14.1 Hibah JICA 2018 untuk enam SKPT (ditandatangani 31 Juli 2018) dan status per Agustus 2024

Lokasi	Hibah 2018 (Fajar, 2018)	Status yang dilaporkan JICA, 26 Agustus 2024 (JICA, 2024a)
Sabang	1,2 miliar yen	Peletakan batu pertama 26 Agustus 2024.
Natuna	983 juta yen	Masih dalam proses tender.
Morotai	707 juta yen	Dijadwalkan selesai September 2024.
Saumlaki	692 juta yen	Selesai Agustus 2024.
Moa	424 juta yen	Selesai Agustus 2024.
Biak	260,9 juta yen	Beroperasi sejak 2021 dan mengekspor tuna segar ke Jepang.

Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari Fajar (2018); JICA (2024a).

Tahap kedua hibah (Februari 2021) bernilai 3 miliar yen, dan pelatihan teknis mencakup nelayan, koperasi, dan kelompok perempuan sebagai pengguna SKPT (JICA, 2024a). Untuk Natuna, status terakhir yang dapat saya temukan adalah bahwa pelabuhan itu masih dalam tender pada Agustus 2024. Saya tidak menemukan pembaruan resmi setelah tanggal itu, sehingga buku ini tidak menyatakan apakah pelabuhan itu sudah dibangun. Kotak 8.3 di Bab VIII membahas KNMP Natuna dari sumber lain.

Pada 24 Desember 2024, JICA menandatangani di Jakarta perjanjian pinjaman ODA "Sector Loan for Integrated Fishing Ports and International Fish Markets Phase I" dengan batas pinjaman 15.545 juta yen, bunga 1,80 persen (0,20 persen untuk konsultan), tenor 30 tahun termasuk 10 tahun masa tenggang, dan target penyelesaian konstruksi Februari 2030. Komponennya mencakup pemecah gelombang, dermaga bongkar, mesin es, freezer, gudang, dan pabrik pengolahan (JICA, 2024b; JICA, t.t.). Dokumen evaluasi JICA mencatat Indonesia

merencanakan 592 pelabuhan perikanan untuk garis pantai sekitar 55.000 kilometer, sedangkan Jepang memiliki 2.777 pelabuhan untuk sekitar 35.000 kilometer, dan dari 20 pelabuhan prioritas nasional, delapan diminta untuk dukungan JICA (JICA, t.t.). Catatan: ringkasan otomatis dokumen itu menulis total biaya "19,654 billion yen", yang kemungkinan salah satuan, sehingga angka itu tidak dipakai.

Bacaan penulis: dua pelajaran. Pertama, hibah pelabuhan Natuna yang masih dalam tender pada Agustus 2024 mengingatkan bahwa pelabuhan sebagai infrastruktur membutuhkan waktu lebih lama daripada rencana. Kedua, rancangan JICA memasangkan fasilitas dengan pelatihan bagi nelayan dan koperasi sebagai pengguna, dan membandingkan jumlah pelabuhan per panjang pantai Indonesia dan Jepang mengisyaratkan bahwa jaringan titik pendaratan yang jarang berarti setiap pelabuhan harus melayani wilayah yang luas. Hal ini relevan bagi rencana KNMP yang menyebar di banyak lokasi.

14.10 Apa yang Dapat Dibawa ke KNMP dan Natuna

Empat pelajaran dapat diuji, seluruhnya bacaan penulis. Pertama, koperasi dan fungsi ekonomi dahulu. Laba usaha koperasi pesisir Jepang bertumpu pada penjualan (43 persen), pembelian, dan bimbingan, sedangkan kredit hanya 3 persen (Fisheries Agency, t.t.-a), dan Uchida (2022) menekankan insentif ekonomi. Rancangan koperasi KNMP sebaiknya dinilai dari apakah fungsi pemasaran bersama dan pasokan input benar-benar berjalan, bukan dari berdirinya badan hukum. Kedua, skala dan konsolidasi adalah masalah jangka panjang. Koperasi pesisir Jepang menyusut karena nelayan menyusut dan menua, dan pemerintah mendorong merger (Fisheries Agency, 2022, 2024; MAFF Departemen Statistik, t.t.). Natuna perlu memikirkan koperasi yang cukup besar dan menarik pelaku muda sejak awal, bukan banyak unit kecil.

Ketiga, infrastruktur tanpa kelembagaan tidak cukup. Pelabuhan Natuna dalam hibah JICA dialokasikan 983 juta yen (Fajar, 2018) tetapi pada Agustus 2024 masih tender (JICA, 2024a). Pelatihan bagi nelayan dan koperasi sebagai pengguna SKPT adalah bagian dari desain JICA. Fasilitas pelabuhan, es, penyimpanan dingin, dan pasar harus dipasangkan dengan pengelola, aturan, dan pengguna terlatih. Keempat, kehadiran nelayan bukan otomatis pengawasan, dan negara menentukan perannya. Jepang memakai kapal nelayan carteran untuk memantau dan mengandalkan pulau berpenghuni (Cabinet Office, 2020, t.t.), tetapi di Senkaku nelayan justru diminta menjauh (Katsumura et al., 2026; McElhiney & Koja, 2026). Kampung nelayan di Natuna Utara dapat menopang kehadiran sipil, tetapi perlu protokol yang jelas.

Batas perbandingan: Jepang adalah negara kaya dengan sistem hak perikanan komunal yang berakar pada undang-undang 1949 dan koperasi yang berusia puluhan tahun, sedangkan KNMP baru berjalan. Jepang juga menghadapi masalah yang berbeda dari Indonesia, yaitu nelayan yang menyusut, sedangkan Indonesia masih menambah. Bab XV berikutnya beralih ke pihak yang paling sering disebut dalam diskusi Natuna Utara: Tiongkok, raksasa perikanan dengan armada jauh dan klaim di Laut Cina Selatan.

BAB XV

TIONGKOK:
RAKSASA PERIKANAN DAN LAUT YANG DISENGKETAKAN

Tiongkok muncul di hampir setiap bab buku ini, tetapi selalu sebagai latar: sembilan garis putus-putus di Bab VI, kapal penjaga pantai di Natuna Utara di Bab IX, sengketa Laut Cina Selatan di Bab V. Bab ini menempatkan Tiongkok sebagai subjek. Ia adalah produsen perikanan terbesar di dunia, pemasok dan pembeli hasil laut Indonesia, pihak dalam kerja sama teknis perikanan dengan Indonesia sejak November 2024, dan pada saat yang sama pihak yang kapalnya berulang kali memasuki perairan yang oleh Indonesia dianggap ZEE-nya. Tiga peran itu berjalan bersamaan, dan memisahkannya dengan hati-hati merupakan kunci membaca bab ini.

Bab ini disusun sembilan bagian. Bagian 15.1 membahas skala dan kontradiksi data armada. Bagian 15.2 membahas pergeseran dari menangkap ke membudidayakan. Bagian 15.3 membahas moratorium penangkapan musiman. Bagian 15.4 membahas subsidi dan Perjanjian WTO. Bagian 15.5 menelusuri Natuna 2019–2024. Bagian 15.6 membahas perdebatan tentang frasa "overlapping claims" pada 2024. Bagian 15.7 membahas kapal ikan, penjaga pantai, dan milisi. Bagian 15.8 membahas perdagangan dan kerja sama perikanan dengan Tiongkok. Bagian 15.9 membahas penataan nelayan pesisir dan revisi Undang-Undang Perikanan 2025. Pembaca yang mencari kesimpulan akan menemukannya di bagian 15.10.

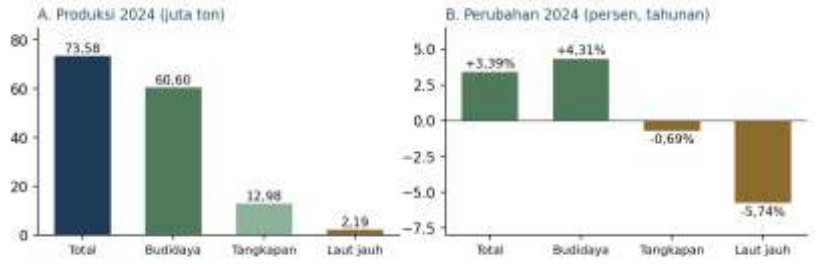
Dua peringatan metode. Pertama, banyak sumber tentang kebijakan dalam negeri Tiongkok berupa laporan media, bukan dokumen primer pemerintah, dan beberapa di antaranya bernada advokasi; buku ini menandainya. Dokumen primer MARA (Kementerian Pertanian dan Urusan Pedesaan), teks lengkap Pernyataan Bersama Indonesia–Tiongkok 9 November 2024, naskah Perjanjian Subsidi Perikanan WTO, dan jurnal Sumaila dan rekan tidak dibuka langsung oleh tim riset. Kedua, bab ini mencatat pernyataan dan tafsir, bukan niat. Buku ini tidak menyatakan apa yang dikehendaki Beijing, hanya apa yang dikatakan dan dilaporkan.

15.1 Skala dan Kontradiksi Data

Tiongkok berada pada skala yang membuat angka lain tampak kecil. Menurut buletin statistik ekonomi perikanan nasional untuk 2024 yang dilaporkan Aquafeed, produksi hasil perairan mencapai 73,5759 juta ton (naik 3,39 persen), terdiri dari budidaya 60,6003 juta ton (naik 4,31 persen), tangkapan 12,9756 juta ton (turun 0,69 persen), dan perikanan laut jauh 2,1891 juta ton (turun 5,74 persen). Kapal ikan pada akhir 2024 berjumlah 485.700, terdiri dari

335.400 bermotor dan 150.300 tak bermotor (Pei, 2025). Dokumen asli MARA tidak dibuka. Untuk 2025, People's Daily melaporkan total produksi 7.652,14 ribu ton (sekitar 76,52 juta ton) dan kapal ikan akhir tahun 465.700 unit dengan tonase 11,6644 juta GT, mengutip Biro Perikanan MARA; rincian budidaya, tangkapan, dan laut jauh tidak tersedia dalam artikel itu (People's Daily via Guangming Online, 2026). Gambar 15.1 merangkum angka 2024.

Gambar 15.1 Perikanan Tiongkok 2024: Budidaya Tumbuh, Tangkapan Menyusut



Sumber: Pei (2025), melaporkan *Bulletin* Biro Perikanan Kementerian Pertanian dan Urusan Pedesaan Tiongkok (MARA); dokumen asli MARA tidak dibuka. 'Laut jauh' dilaporkan sebagai kategori tersendiri oleh sumber.

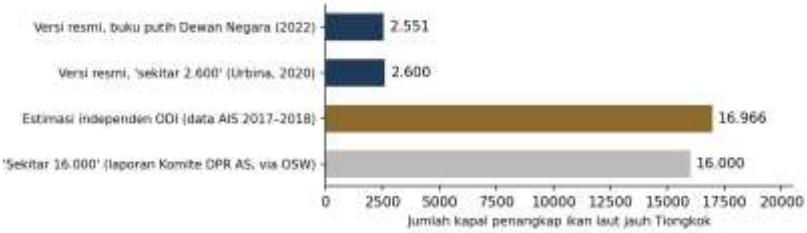
Konteks global datang dari FAO. Produksi perikanan dan budidaya dunia mencapai rekor 223,2 juta ton pada 2022, dengan Tiongkok menyumbang 36 persen produksi hewan akuatik dan menjadi produsen perikanan tangkap terbesar (14,3 persen). Armada dunia diperkirakan 4,9 juta kapal, dan Tiongkok disebut di antara negara yang mengurangi kapalnya (FAO, 2024). Dialogue Earth menulis bahwa Tiongkok menghasilkan "hampir 40 persen" ikan dunia pada 2022, angka yang berbeda dari 36 persen FAO, mungkin karena definisinya berbeda (Xie, 2024). Tangkapan laut Tiongkok turun dari 14,4 juta ton (2015) menjadi 11,8 juta ton (2022), turun hampir 18 persen (Xie, 2024).

Bagian yang paling diperdebatkan adalah armada laut jauh. Menurut buku putih Dewan Negara "Development of China's Distant-Water Fisheries" yang dirilis 24 Oktober 2023, perikanan laut jauh Tiongkok mempunyai tujuh fokus kebijakan termasuk kewajiban negara bendera dan pengawasan ketat

(Xinhua via China Daily HK, 2023). Versi resmi jumlah kapal: 2.551 kapal pada 2022, dengan tangkapan 2,33 juta ton atau naik hampir 4 persen dari tahun sebelumnya, setara hampir 18 persen tangkapan liar nasional menurut Buku Tahunan Statistik Perikanan; pada 2016 tercatat "hampir 2.900" kapal termasuk yang sedang dibangun (Xie, 2024). Catatan sumber: angka 2.551 tidak muncul di halaman Xinhua tentang buku putih yang dibuka tim riset; angka itu hanya ditemukan di Xie (2024) dan Bogusz (2026). Menurut OSW, publikasi Dewan Negara (Oktober 2023) mencatat 2.551 kapal dari 177 perusahaan, 1.498 di antaranya beroperasi di laut lepas, dan perikanan laut jauh dalam bacaan OSW sekitar 22 persen tangkapan nasional (Bogusz, 2026).

Estimasi independen jauh lebih besar. Overseas Development Institute (ODI) mengidentifikasi 16.966 kapal laut jauh Tiongkok, lima sampai delapan kali lebih besar dari estimasi sebelumnya, dengan dasar basis data Krakken dan data AIS 2017–2018. Hampir 1.000 kapal terdaftar di negara lain, dan sedikitnya 183 kapal diduga terlibat IUU (Gutierrez et al., 2020; ODI, 2020). Urbina (2020) mencatat pemerintah Tiongkok menyebut "sekitar 2.600" kapal sedangkan ODI "mendekati 17.000", dan bahwa rencana lima tahun 2017 membatasi kapal lepas pantai "di bawah 3.000 pada 2021". Bogusz (2026) mengutip laporan Komite Pilihan DPR Amerika Serikat (Januari 2026) untuk sekitar 16.000 kapal, kutipan tidak langsung karena dokumennya tidak dibuka. Gambar 15.2 menyandingkan angka-angka itu. Selisih lima sampai delapan kali bukan perbedaan kecil, dan buku ini tidak memutuskan angka mana yang benar. Tim riset menemukan satu klaim bahwa angka eksternal mencakup kapal pantai dan kapal tak berizin, tetapi klaim itu hanya ada pada unggahan ulang tanpa penulis dan tanggal, sehingga tidak dikutip sebagai penjelasan.

Gambar 15.2 Armada Laut Jauh Tiongkok: Angka Resmi dan Estimasi Independen



Sumber: Xie (2024) dan Bogusz (2026) untuk 2.551; Urbina (2020); Gutierrez et al. (2020) untuk 16.966; Bogusz (2026) untuk 'sekitar 16.000' (hubpan tidak langsung; dokumen DPR AS tidak dibuka). Definisi 'kapal laut jauh' berbeda antarsumber; angka tidak disatukan.

Bobot laut jauh juga bergantung penyebut. Xie (2024) menulis sekitar 18 persen tangkapan liar, Bogusz (2026) 22 persen, dan buletin 2024 yang dilaporkan Pei (2025) memberi 2,1891 juta ton dari total 73,5759 juta ton, atau sekitar 3 persen produksi total (hitungan penulis dari dua angka itu). Ketiganya tidak boleh dicampur. Bacaan penulis: pelajaran bagi Indonesia bukan angka mana yang tepat, tetapi bahwa pembuat kebijakan di negara pantai perlu menyiapkan dua jawaban sekaligus ketika menyusun rencana pengawasan, yaitu jumlah kapal versi resmi dan jumlah kapal versi data pelacakan independen, karena yang kedua sering kali yang dihadapi di laut.

15.2 Dari Menangkap ke Menumbuhkan

Angka 2024 pada Gambar 15.1 memperlihatkan pergeseran yang sudah lama berjalan. Tiongkok lebih banyak membudidayakan daripada menangkap: budidaya 60,6 juta ton berbanding tangkapan 13,0 juta ton, dan tangkapan menyusut (Pei, 2025). Rencana Lima Tahun ke-14 Perikanan, terbit Januari 2022 menurut Dialogue Earth, menargetkan produksi 69 juta ton (dari 65,47 juta ton pada 2020), batas tangkapan laut domestik 10 juta ton, dan laut jauh sekitar 2,3 juta ton. Rencana itu memuat 12 target, dua di antaranya mengikat, yaitu batas tangkapan laut dan pengurangan kapal (C. Zhang, 2022). Informea mencantumkan teks bertanggal 29 Desember 2021, yang memuat target jumlah kapal laut bermotor "pertumbuhan negatif" dibanding 2020 dan 150 miliar benih

untuk restocking (Informea, t.t.). Tanggal terbit Januari 2022 dan 29 Desember 2021 berbeda antarsumber, dan buku ini mencatat keduanya.

Simbol pergeseran itu adalah marine ranching. Per Desember 2022 ada 153 zona demonstrasi nasional dalam delapan gelombang: 42 konservasi, 87 peningkatan stok, dan 24 rekreasi, dengan gelombang pertama ditetapkan November 2015 (Wu et al., 2025). Rencana 2017–2025 menargetkan 178 zona (UNEP, t.t.-a), dan East Asia Forum menyebut target dinaikkan menjadi 200 pada 2022 (H. Zhang & Donnellon-May, 2023). People's Daily 2026 mengutip pejabat tentang tujuan membangun "peternakan laut" dan "lumbung biru" (People's Daily via Guangming Online, 2026); dokumen resmi asal istilah "lumbung biru" tidak dibuka. Bacaan penulis: Indonesia sudah memakai bahasa serupa, yakni ekonomi biru dan KNMP sebagai simpul kegiatan ekonomi pesisir (Bab VII dan VIII). Bedanya, Tiongkok memulai dari armada yang jauh lebih besar dan dari budidaya yang telah mendominasi produksi.

15.3 Moratorium: Konservasi atau Sinyal Kedaulatan?

Moratorium penangkapan musiman Tiongkok dimulai pada 1995 untuk Laut Kuning, Bohai, dan Laut Cina Timur atas persetujuan Dewan Negara, lalu diperluas pada 1999 ke Laut Cina Selatan utara 12 derajat Lintang Utara. Dasar hukum yang disebut adalah Undang-Undang Perikanan (berlaku 1 Juli 1986) ditambah Pasal 56(1)(a) UNCLOS. Penulis rujukan ini, Wang Tengfei, adalah peneliti lembaga Tiongkok dan tulisannya bernada advokasi; ia menyatakan langkah ini hanya berlaku di perairan yurisdiksi Tiongkok, bukan wilayah yang disengketakan (T. Wang, 2025a). Pernyataan itu tidak diterima Vietnam dan Filipina, seperti terlihat di bawah.

Jadwalnya terukur. Pada 2022 moratorium mulai 1 Mei. Di Laut Cina Selatan berakhir 16 Agustus, Laut Kuning dan Bohai utara 35 derajat Lintang

Utara berakhir 1 September, dan Laut Cina Timur sampai 16 September tergantung jenis jaring (Y. Wang, 2022). Pada 2025 moratorium berlaku pukul 12.00 1 Mei, dan di Laut Cina Selatan berakhir pukul 12.00 16 Agustus. Operasi penegakan khusus berjalan 1 Mei–16 September 2025 dan mencakup sekitar 120.000 kapal di 11 provinsi (T. Wang, 2025a, 2025b). Penegakan 2024 menurut Wang Tengfei: 9.770 pelanggaran, 1.176 kasus diserahkan ke proses pidana, dan 4.139 orang dimintai pertanggungjawaban pidana. Itu data pihak Tiongkok yang tidak diverifikasi independen (T. Wang, 2025b).

Tiga negara tetangga memprotes. Tabel 15.1 merangkum protes yang terekam dalam sumber.

Tabel 15.1 Protes atas moratorium penangkapan Tiongkok di Laut Cina Selatan

Tanggal	Pihak	Pernyataan (sumber)
21 Apr 2023	Vietnam	Wakil Juru Bicara Kemlu Doan Khac Viet: larangan 1 Mei–16 Agu 2023 melanggar kedaulatan Vietnam atas Hoang Sa (Paracel) serta hak berdaulat dan yurisdiksi atas ZEE-nya (Viet Nam News via Asia News Network, 2023).
27 Mei 2024	Filipina	DFA mengirim nota diplomatik: larangan mencakup zona maritim Filipina dan bertentangan dengan putusan arbitrase 2016. Inquirer menulis larangan dimulai 1 Mei 2024 dan diperkirakan berlangsung sampai 16 September 2024 (Mendoza, 2024).
9 Mei 2025	Vietnam	Kementerian Pertanian dan Lingkungan, lewat pemberitahuan yang ditandatangani Wakil Menteri Phung Duc Tien, menyebut larangan "tidak memiliki nilai hukum" (Dtinews, 2025; sumber tanpa penulis, keandalan lebih rendah).

Tanggal	Pihak	Pernyataan (sumber)
5 Mei 2026	Vietnam	Juru bicara Kemlu Pham Thu Hang menuntut Tiongkok menghormati kedaulatan atas Hoang Sa dan hak nelayan Vietnam (Dung, 2026).

Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari Viet Nam News via Asia News Network (2023); Mendoza (2024); Dtinews (2025); Dung (2026).

Sumber hukum paling tegas datang dari putusan PCA 12 Juli 2016, yang menyatakan bahwa tidak ada dasar hukum bagi Tiongkok untuk mengklaim hak historis atas sumber daya di dalam sembilan garis putus-putus. Penangkapan ikan historis Tiongkok disebut sebagai pelaksanaan kebebasan laut lepas, dan nelayan Filipina memiliki hak penangkapan tradisional di Scarborough Shoal yang dinilai dilanggar Tiongkok sejak Mei 2012 (PCA, 2016, salinan National University of Singapore Centre for International Law; naskah primer tidak dibuka langsung). Posisi Tiongkok, menurut juru bicara Kemlu Geng Shuang pada 2 Januari 2020: putusan itu "ilegal, batal, dan tidak berlaku", dan Tiongkok tidak menerimanya (RFA/BenarNews, 2020b).

Bacaan penulis: moratorium memiliki dua pembacaan yang tidak harus saling meniadakan. Dalam pembacaan Tiongkok, ia adalah alat konservasi yang telah berjalan sejak 1995 di perairan yang dianggap yurisdiksinya. Dalam pembacaan Vietnam dan Filipina, ia adalah tindakan sepihak di perairan yang mereka klaim. Buku ini menandai kedua pembacaan itu dengan atribusi dan tidak memutuskan di antaranya. Yang dapat dipastikan: nelayan Vietnam dan Filipina menanggung dampak praktisnya, dan ini yang dicatat di Bab XII dan XIII. Relevansinya bagi Natuna adalah bahwa Indonesia tidak termasuk pihak yang memprotes moratorium dalam sumber yang saya baca, dan belum ada sumber yang menunjukkan moratorium itu diberlakukan di perairan yang diklaim Indonesia sebagai ZEE-nya.

15.4 Subsidi dan Perjanjian WTO

Sumaila dan rekan (2019, Marine Policy 109, 103695) memperkirakan subsidi perikanan global sebesar US$35,4 miliar pada 2018, dengan US$22,2 miliar di antaranya bersifat meningkatkan kapasitas. Lima pemberi subsidi terbesar (Tiongkok, Uni Eropa, Amerika Serikat, Korea, dan Jepang) menyumbang 58 persen atau US$20,5 miliar (Nereus Program, 2019; University of Washington Jackson School, t.t.). DOI tidak tertera di halaman yang dibaca, dan urutan penulis berbeda antara halaman Nereus (Sumaila sebagai penulis pertama) dan halaman JSIS (Mallory sebagai penulis pertama), sehingga urutan perlu dicek ke jurnal. Tiongkok menyumbang 21 persen subsidi global (Uni Eropa 11 persen, Amerika Serikat 10 persen, Korea 9 persen). Sebagian besar subsidi Tiongkok digolongkan merugikan, dan Tiongkok menyatakan akan memangkas subsidi bahan bakar sebesar 40 persen; kedua halaman tidak memberi angka dolar khusus Tiongkok (Nereus Program, 2019; Adam, 2019).

OSW mengutip CEEEP (2021) untuk subsidi perikanan Tiongkok sebesar US$7,2–16,5 miliar per tahun, dan ODI menyebut subsidi "merugikan" bisa mencapai 49 persen dana perikanan pemerintah (Bogusz, 2026). Itu kutipan sekunder dengan rentang lebar, sehingga dua angka ini tidak disatukan dengan estimasi Sumaila. Soal subsidi bahan bakar, Kementerian Keuangan berkomitmen memangkas subsidi menjadi 40 persen dari level 2014 pada 2019, dan di Pulau Qushan jumlah perahu turun 119 dalam setahun menjadi 842 (Shi, 2018). Subsidi bahan bakar kemudian digantikan subsidi "stewardship" menurut East Asia Forum (H. Zhang & Donnellon-May, 2023).

Di tingkat perjanjian, Tiongkok menyerahkan instrumen penerimaan Perjanjian Subsidi Perikanan WTO pada 27 Juni 2023 melalui Menteri Perdagangan Wang Wentao kepada Direktur Jenderal WTO. Kementerian Perdagangan Tiongkok menyebut ini menandai selesainya ratifikasi domestik

(Kementerian Perdagangan Tiongkok, 2023). Perjanjian berlaku 15 September 2025, setelah dua pertiga anggota menyerahkan penerimaan. Isinya melarang subsidi untuk IUU fishing (Pasal 3.1), penangkapan stok yang overfished (4.1), dan penangkapan di laut lepas di luar kewenangan organisasi pengelolaan perikanan regional (5.1). Perjanjian diadopsi pada MC12, Juni 2022 (IISD SDG Knowledge Hub, 2025; Flora IP, 2025). Menurut Vahini Naidu yang dikutip Flora IP, perjanjian ini terbatas karena tidak mencakup subsidi peningkat kapasitas. Bab V telah membahas perjanjian ini dari sisi Indonesia; tambahan bab ini adalah bahwa Tiongkok, sebagai pemberi subsidi terbesar menurut Sumaila dan rekan, adalah pihak yang menerima ketentuan yang sama.

15.5 Natuna 2019–2024: Kronologi dan Perbedaan Tafsir

Bab VI dan Bab IX telah memaparkan insiden Natuna dari sumber Indonesia. Bagian ini menambahkan kronologi dari sumber analis independen dan menyandingkannya dengan pernyataan kedua pemerintah, sehingga perbedaan tafsir tampak jelas. Tabel 15.2 meringkas peristiwa kunci.

Tabel 15.2 Natuna dan Tiongkok: peristiwa terpilih, 2019–2024

Waktu	Peristiwa (sumber)
11–24 Des 2019	Menurut AMTI, kelompok kapal ikan dan pengawal memasuki perairan yang diklaim Indonesia pada 11 Desember; respons pertama pemerintah Indonesia pada 19 Desember. Bakamla melaporkan 63 kapal ikan Tiongkok dan dua kapal CCG pada 19–24 Desember; empat kapal CCG dan satu kapal CMS Hainan mengawal armada. AMTI menilai "sangat mungkin" kapal penegak hukum itu mengawal kapal ikan yang sama. Penarikan mulai 11 Januari 2020 (Pretat, 2020).

Waktu	Peristiwa (sumber)
30 Des 2019–2 Jan 2020	Kemlu RI mengirim nota protes dan memanggil Duta Besar Xiao Qian; menyatakan tidak ada tumpang-tindih yurisdiksi dengan Tiongkok dan "tidak akan pernah mengakui" sembilan garis putus-putus (RFA/BenarNews, 2019). Juru bicara Kemlu Tiongkok Geng Shuang menyatakan Tiongkok punya "hak historis", nelayannya menangkap ikan secara "sah dan legal", dan CCG berpatroli rutin; pada 2 Januari 2020 ia menyebut Tiongkok memiliki "hak dan kepentingan" sesuai UNCLOS (RFA/BenarNews, 2020b).
3–8 Jan 2020	Indonesia mengerahkan sekitar 600 prajurit, enam kapal perang, dan empat F-16C; Presiden Jokowi mengunjungi Natuna Besar pada 8 Januari (Pretat, 2020).
26 Mei–2 Jun 2020	Nota verbal Indonesia kepada Sekjen PBB menolak peta sembilan garis putus-putus dan merujuk putusan arbitrase 2016. Tiongkok membalas pada 2 Juni: tidak ada "sengketa wilayah" tetapi ada "overlapping claims" atas sebagian Laut Cina Selatan; Tiongkok mengakui kedaulatan Indonesia atas Kepulauan Natuna dan laut teritorialnya, tetapi tidak atas ZEE yang beririsan dengan garis itu (Suryadinata, 2020).
Jul–Okt 2021	Kapal survei Haiyang Dizhi 10 mulai survei dasar laut 30 Agustus dan pulang 21 Oktober; kehadiran CCG berlanjut sejak 3 Juli. KRI Bontang membayangi kapal itu 14–17 September (Pretat, 2021). Posisinya sekitar 90 mil laut utara Natuna (RFA/BenarNews, 2021).

Waktu	Peristiwa (sumber)
8 Sep 2022	Nelayan Natuna menyatakan kapal patroli CCG mengitari kapal mereka. Peneliti IOJI mengatakan data AIS mendukung rekaman nelayan; Bakamla menyatakan sedang memeriksa; pemerintah Tiongkok belum menjelaskan (Sahputra, 2022).
Okt 2024	CCG 5402 masuk dekat survei seismik MV Geo Coral milik Pertamina. Juru bicara Kemlu Tiongkok Lin Jian menyebutnya patroli rutin di perairan yurisdiksi Tiongkok (Tarigan, 2024). Mongabay: CCG 5402 terdeteksi 21 Oktober, masuk lagi 25 Oktober, dan meninggalkan ZEE 4 November menurut IOJI (Mongabay.co.id, 2024). Antara mencatat tiga insiden (21, 24, 25 Oktober) (Mawangi, 2024).

Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari Pretat (2020); RFA/BenarNews (2019); RFA/BenarNews (2020b); Suryadinata (2020); Pretat (2021); RFA/BenarNews (2021); Sahputra (2022); Tarigan (2024); Mongabay.co.id (2024); Mawangi (2024).

Beberapa angka dan tanggal berbeda antarsumber, dan bagian ini mencatatnya. Insiden Desember 2019: RFA menulis "sedikitnya 65 kapal" yang terdiri dari 63 kapal ikan dan dua kapal CCG (RFA/BenarNews, 2019), sedangkan Suryadinata menulis "sekitar 60 kapal ikan" yang baru pergi 6 Januari 2020 (Suryadinata, 2020); AMTI mencatat penarikan mulai 11 Januari (Pretat, 2020). Untuk Oktober 2024, AP menulis Senin 21 dan Rabu 23 Oktober (Tarigan, 2024), Mongabay 21 dan 25 Oktober (Mongabay.co.id, 2024), dan Antara 21, 24, 25 Oktober (Mawangi, 2024). Buku ini tidak menyatukannya, dan tidak menemukan insiden Natuna Utara 2025 yang terverifikasi; satu hasil pencarian Antara tentang pernyataan Bakamla untuk 2025 tidak dibuka.

Soal kapasitas, Kepala Bakamla Irvansyah menyatakan pada 18 November 2024 bahwa Bakamla memiliki 10 kapal, hanya satu yang berpatroli di Natuna Utara pada satu waktu, dan bahwa "satu kapal sudah pasti tidak ideal"

(Mawangi, 2024). Bab VII membahas ketidakselarasan kewenangan; angka ini menambah dimensi kapasitas. Bacaan penulis: dua insiden terpantau berkat data AIS, satelit IOJI, dan laporan nelayan (Mongabay.co.id, 2024; Sahputra, 2022), sehingga jaringan KNMP di pesisir Natuna dapat memberi mata tambahan sepanjang ada saluran lapor ke Bakamla. Sumber yang saya baca tidak menunjukkan saluran seperti itu sudah ada, dan buku ini tidak menyatakannya.

15.6 "Overlapping Claims" dan Perdebatan 2024

Pada 9 November 2024, Presiden Prabowo Subianto dan Presiden Xi Jinping bertemu di Beijing. Kemlu Tiongkok melaporkan pertemuan itu dengan rumusan "joint maritime development cooperation" dan kerja sama perikanan, tanpa frasa "overlapping claims" (Kementerian Luar Negeri Tiongkok, 2024). Frasa itu, dalam bahasa Inggris "reached important common understanding on joint development in areas of overlapping claims", dikutip ASPI dan Lowy dari Pernyataan Bersama, dan CNN Indonesia menempatkannya pada poin 9 (Supriyanto, 2024; Fitriani & Priyandita, 2024; CNN Indonesia, 2024). Teks resmi Pernyataan Bersama tidak berhasil dibuka tim riset, sehingga rumusan persisnya diambil dari tiga sumber sekunder itu.

Tanggapan Kemlu RI pada 11 November 2024: kerja sama itu "tidak dapat dimaknai sebagai pengakuan atas klaim '9-Dash-Lines'". Klaim itu tidak memiliki basis hukum internasional dan tidak sesuai UNCLOS 1982, serta tidak berdampak pada kedaulatan, hak berdaulat, maupun yurisdiksi Indonesia di Laut Natuna Utara (CNN Indonesia, 2024; Heriani, 2024). Kepala TNI AL pada 12 November menyatakan ZEE Indonesia "tidak tumpang tindih" dengan klaim Tiongkok (Supriyanto, 2024). The Jakarta Post pada 11 November memuat laporan agensi bahwa Indonesia menyatakan tidak memiliki klaim tumpang tindih dengan Tiongkok (The Jakarta Post, 2024).

Pihak lain menafsirkan berbeda, dan itu dicatat sebagai tafsir, bukan fakta. Fitriani dan Priyandita dari ASPI berpendapat bahwa pengakuan "overlapping claims" memberi legitimasi pada klaim Tiongkok (Fitriani & Priyandita, 2024). Supriyanto dari Lowy menerjemahkan versi Mandarin sebagai "perairan tumpang tindih yang diklaim kedua negara" dan menyebutnya merujuk Laut Natuna Utara (Supriyanto, 2024). Hikmahanto Juwana mempertanyakan hal serupa (CNN Indonesia, 2024). Tabel 15.3 menyandingkan keempat pembacaan. Nama penulis Lowy tidak konsisten antarhalaman (Ristian atau Andi Supriyanto); buku ini memakai nama pada tautan sumber.

Tabel 15.3 Empat pembacaan atas Pernyataan Bersama Indonesia–Tiongkok, 9 November 2024

Pihak	Pembacaan (sumber)
Kemlu Tiongkok	Pertemuan menghasilkan kerja sama pengembangan maritim bersama dan kerja sama perikanan; frasa "overlapping claims" tidak ada di laporan resmi pertemuan itu (Kementerian Luar Negeri Tiongkok, 2024).
Kemlu RI (11 Nov 2024)	Kerja sama bukan pengakuan atas sembilan garis putus-putus; klaim itu tanpa dasar hukum internasional dan tidak berdampak pada kedaulatan atau yurisdiksi Indonesia di Natuna Utara (CNN Indonesia, 2024; Heriani, 2024).
Analis ASPI	"Overlapping claims" dapat memberi legitimasi pada klaim Tiongkok (Fitriani & Priyandita, 2024).
Analis Lowy	Versi Mandarin diterjemahkan sebagai perairan tumpang tindih yang diklaim kedua negara, merujuk Laut Natuna Utara (Supriyanto, 2024).

Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari Kementerian Luar Negeri Tiongkok (2024); CNN Indonesia (2024); Heriani (2024); Fitriani & Priyandita (2024); Supriyanto (2024).

Bacaan penulis: perdebatan ini bukan tentang siapa yang benar, tetapi tentang fakta bahwa kata-kata dalam dokumen bersama memiliki konsekuensi tafsir.

Posisi Indonesia yang resmi sudah terang, dan analis berbeda pendapat tentang apakah rumusan dokumen konsisten dengan posisi itu. Bab XIX mencatat Kotak 19.1 sebagai daftar hal yang perlu dipantau, dan penulis menambahkan satu butir dari bab ini: setiap naskah kerja sama baru dengan Tiongkok di bidang perikanan, termasuk yang menyangkut kampung nelayan, perlu dibaca dari sisi bahasa naskah dan bukan hanya dari sisi nilai ekonominya.

15.7 Kapal Ikan, Penjaga Pantai, dan Milisi

Satu pertanyaan sering muncul dalam diskusi Natuna: sejauh mana kapal ikan Tiongkok adalah kapal ikan biasa. Ryan Martinson dari China Maritime Studies Institute, US Naval War College, menulis pada 17 Mei 2021 bahwa Tiongkok membangun "ratusan" kapal Spratly besar sejak 2014 berawal dari kebijakan akhir 2012. Ia berpendapat sebagian besar atau seluruhnya berafiliasi milisi maritim dan dapat ditugaskan negara, dengan subsidi besar dari pemerintah pusat dan daerah, dan kuota lisensi Guangdong 2021 sebanyak 255 kapal (185 "backbone" dan 70 biasa) (Martinson, 2021). Itu penilaian penulis tersebut. Saya tidak menemukan bantahan resmi Tiongkok pada halaman yang dibuka, dan buku ini tidak mengambil sikap atas penilaian itu.

Kasus Whitsun Reef memberi gambaran lain. Menteri Pertahanan Filipina Delfin Lorenzana pada 20 Maret 2021 menyebut sekitar 220 kapal ikan Tiongkok tertambat di sana. Penjaga Pantai Filipina melihatnya pertama kali pada 7 Maret, dan kapal-kapal itu diduga diawaki milisi maritim, sebagaimana dicatat Cruz de Castro (2021). Martinson (2021) menyebut AMTI dan PCG mengklasifikasikan 23 kapal di sana sebagai milisi. Bacaan penulis: bagi Natuna, ini tidak berarti kapal yang masuk pada Desember 2019 adalah milisi. AMTI hanya menilai "sangat mungkin" kapal penegak hukum mengawal kapal ikan yang sama (Pretat, 2020), dan klasifikasi milisi untuk kapal di Natuna tidak saya

temukan dalam sumber yang dibaca. Untuk kepentingan kebijakan, perbedaan antara kapal ikan, kapal pengawal, dan kapal berstatus milisi menentukan aturan pelibatan dan protokol komunikasi, sehingga penentuannya perlu bersumber data, bukan dugaan.

15.8 Menjual Ikan ke, dan Bekerja Sama dengan, Tiongkok

Hubungan perikanan Indonesia–Tiongkok tidak hanya konflik. Ekspor perikanan Indonesia ke Tiongkok pada Januari–Juni 2024 senilai US$556 juta (impor Tiongkok naik 9 persen), dibanding Amerika Serikat US$889 juta yang turun, menurut KKP yang dikutip InvestorTrust (Hutagaol, 2024b). Untuk 2025 ekspor ke Tiongkok mencapai 491.528 ton senilai US$1.040.346.614 (sekitar Rp17,46 triliun), mencakup 1.080 jenis komoditas seperti cumi beku dan rumput laut. Pada 11 Mei 2026, administrasi bea cukai Tiongkok (GACC) menyetujui delapan unit pengolahan ikan baru, sehingga 638 unit terdaftar untuk ekspor ke Tiongkok (Kurniawan, 2026). Total ekspor perikanan Indonesia Januari–Oktober 2024 US$4,81 miliar (1,15 juta ton), dengan Tiongkok disebut salah satu dari lima tujuan utama tanpa angka (Yahya, 2024).

Ada juga kerja sama teknis. Technical Cooperation Guidelines (TCG) perikanan ditandatangani 9 November 2024 di Beijing oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Indonesia dan Menteri Pertanian dan Urusan Pedesaan Tiongkok, dengan Prabowo dan Xi sebagai saksi. Cakupannya usaha patungan, modernisasi penangkapan, manajemen kuota, infrastruktur, dan data. Sektor perikanan menyumbang 2,54 persen PDB triwulan III 2024 (Alkaff, 2025). Pelaksanaannya terlihat pada September 2026 di Tual: 33 kapal berbendera Indonesia dengan 669 pekerja di WPPNRI 718 (Laut Arafura), proyeksi 9.500 ton dan PNBP sekitar Rp65 miliar (Ronal, 2026). Ini sumber media sekunder dengan satu penulis, sehingga angkanya perlu dicek ke pengumuman resmi. Kemlu RI pada 11

November 2024 menyatakan bahwa kerja sama diharapkan mencakup bidang ekonomi, "khususnya di bidang perikanan" (Heriani, 2024).

Bacaan penulis: dua jalur berjalan paralel. Ekspor lebih dari US$1 miliar pada 2025 dan TCG di Arafura adalah kerja sama yang menguntungkan kedua pihak menurut sumber resmi, sementara protes atas Natuna berlangsung di jalur diplomatik terpisah. Pemisahan semacam ini lazim, tetapi memunculkan pertanyaan yang perlu dijawab, yaitu apakah dan bagaimana kerja sama ekonomi memengaruhi kemauan politik di jalur lain. Buku ini tidak memiliki bukti tentang pengaruh itu dalam satu arah maupun arah lain, dan tidak menyimpulkannya.

15.9 Merapikan Pesisir: Pengurangan Kapal dan Undang-Undang Baru

Pengurangan kapal pesisir adalah kebijakan Tiongkok yang paling sering dibandingkan dengan program Indonesia. Provinsi diberi kuota pengurangan kapal sejak 2016, dan sekitar 40.000 kapal kerja keluar dari perairan pesisir hingga 2020. Tenaga kerja perikanan turun dari 14,1 juta (2015) menjadi 11,8 juta (2021) (H. Zhang & Donnellon-May, 2023). Zhejiang menargetkan pengurangan 3.000 kapal (C. Zhang, 2022). Saya tidak menemukan halaman yang menjelaskan skema pembelian kembali kapal (buyback) dengan nilai kompensasi, sehingga istilah itu tidak dipakai di sini.

Undang-Undang Perikanan direvisi. Komite Tetap Kongres Rakyat Nasional mengesahkan revisi pada 27 Desember 2025 menurut NPC Observer (Hu, 2026), dan berlaku 1 Mei 2026. Undang-undang lama berlaku sejak 1986, diamendemen empat kali, terakhir 2013 (Xinhua via China Daily, 2025a, 2025b; Hu, 2026). Isi pokoknya: sistem kuota penangkapan dan batas tangkapan total (TAC), persetujuan kapal dan alat tangkap bertingkat, aturan larangan tangkap dengan cakupan geografis dan durasi yang jelas, dan bab pengawasan yang membagi tugas perikanan dan penjaga pantai. Kapal tanpa nama, sertifikat, atau

pelabuhan registrasi dilarang menangkap, dan pelabuhan dilarang memasok bahan bakar, air, dan es kepada mereka (Xinhua via China Daily, 2025b). Menurut Caixin, revisi memuat perlindungan hukum bagi 18 juta nelayan, dukungan kerja bagi nelayan terdampak, dan syarat bahwa penutupan zona berbasis bukti ilmiah (Y. Zhang, 2025). Klaim bahwa pasal bertambah dari 50 menjadi 90 hanya berasal dari ringkasan otomatis Caixin dan belum terverifikasi; linimasa Caixin yang menulis 28 Desember 2024 bertentangan dengan artikelnya dan bertanda "AI generated", sehingga buku ini memakai 27 Desember 2025 dari NPC Observer.

Bacaan penulis: yang menarik bagi Indonesia bukan angka, tetapi urutan. Tiongkok menutup pintu pelabuhan bagi kapal tanpa identitas, dan memadukan kuota dengan dukungan kerja bagi nelayan yang terdampak. Itu sejalan dengan arah yang dibahas Bab VI (kewajiban pelabuhan lewat PSMA) dan Bab VIII (kampung nelayan sebagai basis ekonomi), meski skalanya tak sebanding.

15.10 Apa yang Dapat Dibawa ke KNMP dan Natuna

Empat pelajaran dapat diuji, seluruhnya bacaan penulis. Pertama, kehadiran sipil dan data melengkapi patroli. Bakamla memiliki sepuluh kapal dan hanya satu di Natuna Utara pada satu waktu (Mawangi, 2024), sementara dua pola insiden terpantau berkat AIS, satelit IOJI, dan laporan nelayan (Mongabay.co.id, 2024; Sahputra, 2022). Jaringan KNMP di pesisir Natuna dapat memberi mata tambahan, dengan syarat ada saluran lapor ke Bakamla. Kedua, penguasaan perairan butuh kapal yang sah dan terdaftar. Undang-Undang Perikanan revisi mengharuskan kapal terdaftar, ada TAC, dan pelabuhan tidak melayani kapal tak terdaftar (Xinhua via China Daily, 2025b), dan pengurangan kapal pesisir disertai upaya penghidupan alternatif (H. Zhang & Donnellon-May, 2023). KNMP perlu menggabungkan peningkatan kapasitas nelayan dengan pendaftaran dan kuota, bukan sekadar menambah kapal.

Ketiga, kerja sama ekonomi dan sengketa dikelola di jalur terpisah. Ekspor ke Tiongkok mencapai lebih dari US$1 miliar pada 2025 (Kurniawan, 2026) dan TCG berjalan di Arafura (Ronal, 2026), sementara protes Natuna berlangsung paralel (RFA/BenarNews, 2019; Tarigan, 2024). Kata-kata dalam dokumen bersama memiliki konsekuensi tafsir (Supriyanto, 2024; Fitriani & Priyandita, 2024), sehingga kerja sama KNMP dengan mitra Tiongkok perlu ditelaah dari sisi bahasa naskah. Keempat, pola jangka panjang. Kehadiran CCG di blok Tuna berlangsung berbulan-bulan dengan pergantian kapal (Mongabay.co.id, 2024), dan respons yang tahan lama lebih penting daripada respons satu kali. Dukungan KNMP bagi nelayan Natuna perlu dirancang berkelanjutan.

Batas perbandingan perlu dinyatakan. Tiongkok memiliki 485.700 kapal ikan pada 2024 (Pei, 2025), sedangkan Natuna adalah satu kabupaten dengan sebagian besar kapal nelayan sekitar 2 GT (Bab IX). Buku ini juga tidak menyimpulkan niat Tiongkok. Ia hanya mencatat apa yang dikatakan dan dilaporkan oleh kedua pemerintah dan para analis. Bab XVI berikutnya beralih ke dua negara ASEAN yang menempuh dua jalan berbeda dalam membenahi tata kelola: Thailand dan Malaysia.

BAB XVI

THAILAND DAN MALAYSIA: DUA JALAN PEMBENAHAN TATA KELOLA

Dua tetangga Indonesia di sisi barat Nusantara menempuh jalan yang berbeda untuk soal yang sama, yaitu bagaimana negara mengelola armada nelayan dan laut yang dipakai bersama. Thailand ditekan dari luar, oleh pasar Uni Eropa, dan membenahi perikanan dalam hitungan tahun. Malaysia membangun dari dalam, lewat badan penegak hukum maritim dan lembaga pengembangan nelayan yang lebih lama berdiri. Keduanya juga berbatasan laut dengan Indonesia dan, menurut data KKP, kapal-kapalnya pernah ditangkap di perairan Indonesia. Bab ini memperlakukan dua negara itu bersama karena kontrasnya memberi pelajaran yang tidak dapat diberikan satu negara saja.

Bab ini disusun delapan bagian. Bagian 16.1 membahas kartu kuning Thailand 2015–2019. Bagian 16.2 membahas mesin reformasi Thailand. Bagian 16.3 membahas biaya sosialnya, yaitu pekerja migran dan Konvensi ILO 188. Bagian 16.4 beralih ke Malaysia: badan penegak hukum maritim dan zonasi. Bagian 16.5 membahas nelayan Malaysia dan lembaga yang mendampinginya. Bagian 16.6 membahas tekanan di perbatasan, termasuk Luconia dan penangkapan kapal oleh Indonesia. Bagian 16.7 membahas batas laut dengan Indonesia. Bagian 16.8 menimbang apa yang bisa dibawa ke KNMP.

Dua catatan metode. Pertama, beberapa dokumen primer tidak terbuka bagi tim riset: PDF Ogawa (2004) hanya terbaca lewat halaman abstrak, laporan tahunan LKIM tidak dapat dibuka (HTTP 504), dan hanya 100.000 dari 105.515 karakter artikel Naiki dan Rakpong (2022) yang terbaca. Kedua, beberapa sumber tidak mencantumkan penulis atau tanggal, dan buku ini menandainya. Informasi dari Wikipedia tidak dipakai sebagai dasar fakta bab ini.

16.1 Kartu Kuning Thailand, 2015–2019

Pada 22 April 2015 Komisi Eropa memberi Thailand kartu kuning karena "tidak mengambil langkah yang memadai dalam perang internasional melawan penangkapan ikan ilegal (IUU)". Thailand diberi enam bulan untuk menjalankan rencana aksi korektif, sementara Korea Selatan dan Filipina dinyatakan bersih pada hari yang sama (Komisi Eropa (DG MARE), 2015, terjemahan penulis). Komisi menemukan "kekurangan dalam sistem pemantauan, pengendalian, dan sanksi perikanannya", dan analisis serta dialog dengan otoritas Thailand sudah dimulai sejak 2011 (Komisi Eropa (DG MARE), 2015). Kartu kuning adalah langkah pertama dari proses yang dapat berujung pada larangan impor penuh produk perikanan laut Thailand (The Nation Thailand, 2019). Menurut Bangkok Post, kegagalan menyelesaikan IUU dapat

berujung larangan ekspor ke Uni Eropa dengan perkiraan kerugian US$300 juta (Bangkok Post, t.t.-b; artikel tanpa penulis dan tanggal).

Kartu kuning dicabut pada 8 Januari 2019. Komisi menyatakan Thailand telah mengatasi kekurangan sistem hukum dan administrasi perikanannya, dan Komisioner Karmenu Vella menyebut Thailand sebagai "mitra baru yang berkomitmen dalam perjuangan ini" (Banks, 2019). Komisi menyebut Thailand mengubah hukum perikanan agar selaras dengan hukum laut internasional, memperkuat kontrol dan pemantauan kapal, serta membentuk rezim sanksi (The Nation Thailand, 2019). Konteks angka yang disebut Banks: IUU diperkirakan bernilai 10–20 miliar euro per tahun dan 11–26 juta ton ikan per tahun. Pemerintah Thailand menyebut enam bidang kerja: reformasi hukum, pengelolaan perikanan, pengelolaan armada, pemantauan, pengendalian, dan pengawasan (MCS), ketertelusuran, dan penegakan hukum (Departemen Perikanan Thailand, 2019).

Gambar 16.1 menempatkan peristiwa-peristiwa itu pada satu garis waktu, termasuk kritik yang menyertai proses itu.

Gambar 16.1 Thailand 2011–2020: dari Kartu Kuning ke Reformasi (tidak berskala)



Sumber: Komisi Eropa (2023); Royal Thai Embassy Copenhagen (2023); World Fishing & Aquaculture (2018); HRW (2018); Banks (2019); ILO (2019); Freedom Fund (2020).

Bagaimana peneliti menilainya? Yoshiko Naiki dan Jaruprapa Rakpong dalam Transnational Environmental Law menyimpulkan bahwa kartu kuning mendorong reformasi cepat, yang mencakup Royal Ordinance 2015, VMS untuk kapal besar, Fisheries Monitoring Centre, inspeksi PIPO, ketertelusuran elektronik, pengamat di kapal tuna, dan denda berat. Pengaruh Uni Eropa menurut mereka bukan hanya kekuatan pasar, tetapi juga keahlian lewat rekomendasi, pemantauan lewat pemeriksaan pelabuhan, dan penetapan agenda (Naiki & Rakpong, 2022). Dalam kajian yang sama, legislasi dikebut di bawah pemerintahan militer, dan penulis menduga reformasi mungkin tidak secepat itu di bawah pemerintahan terpilih. Rekomendasi Uni Eropa tidak dipublikasikan (Naiki & Rakpong, 2022). Catatan: hanya sebagian besar teks artikel terbaca, sehingga kutipan di atas adalah ringkasan, bukan kutipan langsung.

Bacaan penulis: kasus Thailand menunjukkan bahwa tekanan pasar yang jelas, bertahap, dan bersifat dialog dapat menggerakkan perubahan hukum dan kelembagaan dalam waktu sekitar empat tahun. Namun, sebagaimana dicatat di bagian 16.3, kecepatan itu tidak sama dengan kelengkapan. Untuk Indonesia, yang dalam sumber yang dibaca tidak ditemukan pernah menerima kartu dari Uni Eropa (catatan "tidak pernah" itu sendiri belum terverifikasi dan dibahas di Bab XVII), pelajarannya bukan soal kartu, tetapi tentang apa yang terjadi ketika sebuah negara dipaksa menata armada dengan batas waktu.

16.2 Mesin Reformasi Thailand

Mesin reformasi itu terdiri atas hukum, lembaga, dan data. Royal Ordinance on Fisheries B.E. 2558 (2015) berlaku 14 November 2015 dan menggantikan Fisheries Act yang baru diamandemen, dengan tujuan antara lain memberantas IUU, mencegah overfishing dan overcapacity, serta menghapus

kerja paksa (Royal Thai Embassy Copenhagen, 2015). Tabel 16.1 merangkum ketentuan intinya.

Tabel 16.1 Ketentuan inti Royal Ordinance on Fisheries B.E. 2558 (2015)

Bidang	Ketentuan (Royal Thai Embassy Copenhagen, 2015)
Lisensi	Kapal komersial 10 GT atau lebih (atau mesin di atas ambang yang ditetapkan menteri) wajib berlisensi; penerbitan bergantung pada kapasitas tangkap dan maximum sustainable yield.
Pencatatan	Semua kapal komersial wajib memegang logbook dan melapor masuk atau keluar pelabuhan ke PIPO Control Center.
VMS dan alih muat	VMS wajib untuk kapal komersial di atas 30 GT; kapal itu dilarang menangkap di laut pesisir. Alih muat di laut hanya ke kapal terdaftar ber-VMS, dengan otorisasi dan dokumen MCTD.
Sanksi pidana	Maksimum 30 juta baht (sekitar 780.000 euro) atau lima kali nilai tangkapan, mana yang lebih tinggi; pelanggaran serius berulang dalam lima tahun menggandakan sanksi.
Awak	Pemilik kapal dengan awak tanpa dokumen sah didenda hingga 800.000 baht per awak, lisensi kapal dicabut, dan dokumen pelaut nakhoda dicabut.
Kapal asing	Wajib memberi tahu 48 jam sebelum tiba; Direktur Jenderal dapat menerbitkan daftar kapal IUU non-Thai dan kapal terdaftar dilarang masuk pelabuhan.

Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari Royal Thai Embassy Copenhagen (2015).

Kapasitas kelembagaan dibangun di luar undang-undang. Command Centre for Combating Illegal Fishing (CCCIF) dibentuk pada 2015 (Bangkok Post, t.t.-b). Setelah masa transisi, CCCIF disebut satuan tugas yang dibentuk untuk mencabut kartu kuning, dan peralihan ke otoritas hukum (2019–2020) "tidak mulus pada beberapa kegiatan" (Departemen Perikanan Thailand, t.t.). Ada

30 pusat PIPO. Pada 1 November 2020–31 Oktober 2021 tercatat 402.125 notifikasi masuk dan keluar pelabuhan dan 83.363 inspeksi kapal (20,73 persen) (Departemen Perikanan Thailand, t.t.). Sejak 1 Mei 2015 sampai 28 Februari 2018 tercatat 4.285 kasus dugaan penangkapan ilegal di perairan Thailand, dan 3.679 (86 persen) telah ditutup (World Fishing & Aquaculture, 2018). Angka-angka itu berasal dari laman pemerintah dan media industri, bukan audit independen.

Soal armada, angkanya tergantung definisi. Menurut Bangkok Post yang mengutip Direktur Jenderal Perikanan Wimol Jantrarotai, ada sekitar 40.000 kapal dalam sistem perikanan, sekitar 1.000 tanpa lisensi, dan sekitar 2.600 berlisensi tetapi memakai alat tangkap yang salah, dengan registrasi kapal dan lisensi alat dibekukan (Bangkok Post, t.t.-a; tanggal dan penulis tidak tertera). Laman DOF mencatat registrasi kapal komersial dibekukan per satu tahun, kapal artisanal yang diidentifikasi 56.087 dengan 48.971 terdaftar dan ditandai, dan rata-rata sekitar 10.500 kapal komersial berlisensi per tahun pada 2019–2021; halaman itu tidak memberi angka kapal yang dihapus, hanya menyebut anggarannya (Departemen Perikanan Thailand, t.t.). Untuk VMS, laman DOF mengutip laporan Euronews 2019 bahwa sekitar 6.000 kapal ikan ber-tracker satelit dipantau 24 jam, sedangkan kapal kecil masih dicarikan VMS yang cocok, dengan OceanMind dan IJM membantu lewat citra satelit saat sinyal hilang (Departemen Perikanan Thailand, t.t.). Tabel 16.2 menyandingkan semua angka itu dengan definisinya.

Tabel 16.2 Angka armada Thailand menurut definisinya (tidak dapat dijumlahkan)

Angka	Definisi dan sumber
Sekitar 40.000	Seluruh kapal dalam sistem perikanan (Bangkok Post, t.t.-a).
Sekitar 1.000 dan sekitar 2.600	Kapal tanpa lisensi; kapal berlisensi tetapi memakai alat tangkap yang salah (Bangkok Post, t.t.-a).
10.400–10.550	Kapal komersial (ILO, 2019, untuk 10.550 pada 2017; Departemen Perikanan Thailand, t.t., rata-rata sekitar 10.500 pada 2019–2021).
56.087 / 48.971	Kapal artisanal yang diidentifikasi / yang terdaftar dan ditandai (Departemen Perikanan Thailand, t.t.).
Sekitar 6.000	Kapal ber-tracker satelit, dikutip dari Euronews 2019 via laman DOF (Departemen Perikanan Thailand, t.t.).

Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari Bangkok Post (t.t.-a); Departemen Perikanan Thailand (t.t.).

Bacaan penulis: bagi pembaca Indonesia, hal yang paling relevan dari mesin ini bukan satu angka, tetapi arsitekturnya. Ada satu undang-undang yang mengaitkan lisensi dengan kapasitas tangkap, ada pusat pelaporan di pelabuhan (PIPO), ada pemantauan satelit untuk kapal besar, dan ada pengakuan terbuka bahwa kapal kecil belum punya alat pemantau yang cocok. Hal terakhir itu persis persoalan yang dicatat Bab X untuk nelayan kecil Indonesia. Thailand sendiri belum menyelesaikannya menurut sumber yang saya baca.

16.3 Biaya Sosial: Pekerja Migran dan Konvensi ILO 188

Reformasi cepat tidak otomatis berarti reformasi lengkap. ILO mencatat bahwa Thailand meratifikasi Konvensi Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan (C188) dan menjadi negara Asia pertama yang melakukannya, ke-14 secara

global, dengan konvensi berlaku bagi Thailand pada 30 Januari 2020. Artikel ILO bertanggal 30 Januari 2019, tetapi tanggal ratifikasi persisnya tidak dinyatakan di halaman itu. Data 2017 menunjukkan sektor perikanan dan pengolahan hasil laut mempekerjakan lebih dari 600.000 pekerja, termasuk 302.000 pekerja migran terdaftar, dan lebih dari 57.000 nelayan migran terdaftar di sekitar 10.550 kapal komersial, dengan ekspor perikanan dan seafood sekitar US$6 miliar (ILO, 2019).

Konflik sumber perlu dicatat. The Nation Thailand (2019) menyebut Komisi Eropa "mengucapkan selamat" kepada Thailand atas ratifikasi pada 8 Januari 2019, padahal Kemlu Thailand pada hari itu masih menyebut rencana ratifikasi "pada akhir Januari" (Departemen Perikanan Thailand, 2019). Karena itu buku ini memakai tanggal artikel ILO sebagai penanda saja dan menyarankan konfirmasi lewat NORMLEX sebelum cetak, sebagaimana juga catatan untuk ratifikasi Indonesia di Kotak 9.2.

Kritik datang dari Human Rights Watch. Pada 23 Januari 2018, HRW menilai kerja paksa dan perdagangan orang masih meluas, dengan dasar 248 wawancara nelayan (95 mantan nelayan korban dan 153 nelayan umumnya aktif) pada 2015–2017, dan menyebut inspeksi tenaga kerja sebagai "latihan teatrikal untuk konsumsi internasional". HRW mencatat bahwa Thailand memeriksa 474.334 pekerja perikanan dalam laporan perdagangan orang 2015 tanpa satu pun kasus kerja paksa teridentifikasi, dan juga mengakui sebagian reformasi membantu, misalnya VMS dan batas 30 hari di laut (Human Rights Watch, 2018, terjemahan penulis). Migran tidak boleh membentuk atau memimpin serikat menurut Labour Relations Act 1975 (Human Rights Watch, 2018), dan Thailand belum meratifikasi Konvensi ILO 87 dan 98 (International Labor Rights Forum, t.t.; tahun diduga 2018).

Dari sisi pemerintah, Departemen Perikanan menyatakan Labour Protection in Fisheries Act 2019 dibuat selaras dengan C188, dengan sekitar 110.000 pekerja asing terdaftar sejak 2018 dan 100 persen pekerja migran perikanan masuk secara legal (Departemen Perikanan Thailand, t.t.); ini klaim pemerintah. The Freedom Fund (2020) melaporkan bahwa C188 diratifikasi Januari 2019, undang-undang pelaksana berlaku November 2019 tetapi regulasi operasional belum final pada akhir 2019, dan Undang-Undang Anti-Perdagangan Orang diamandemen April 2019 dengan pasal kerja paksa tersendiri. Evaluasi Rapid Asia (November 2019) menurut Freedom Fund menemukan banyak majikan membuka rekening bank dan menguasai kartu ATM nelayan, dan pada Oktober 2019 Amerika Serikat menangguhkan preferensi tarif Thailand senilai US$1,3 miliar karena isu hak buruh. Jumlah pekerja migran berbeda menurut sumber dan definisi: 302.000 terdaftar (ILO, 2019), sekitar satu juta menurut Bangkok Post tanpa tanggal, 110.000 (DOF), dan sekitar 90 persen tenaga kerja perikanan (International Labor Rights Forum, t.t.). Angka-angka ini tidak disatukan.

Bacaan penulis: kasus Thailand adalah peringatan bahwa penataan armada dan penataan awak kapal adalah dua pekerjaan yang berbeda. Kedua kajian yang saya baca menunjukkan bahwa sebagian besar kesenjangan setelah kartu dicabut berada di kondisi kerja di kapal, dan bukan di hukum atau pemantauan kapal (Naiki & Rakpong, 2022; Human Rights Watch, 2018). Bab IX membahas ratifikasi C188 oleh Indonesia dan keselamatan awak kapal; temuan Thailand memberi alasan agar indikator KNMP untuk awak kapal, seperti kontrak tertulis, upah, dan jam istirahat, dirancang sejak awal, bukan menyusul.

16.4 Malaysia: Badan Penegak Hukum Maritim dan Zonasi

Jalan Malaysia berbeda: sedikit tekanan pasar, lebih banyak kelembagaan. Agensi Penguatkuasaan Maritim Malaysia (MMEA, atau APMM) beroperasi berdasarkan Maritime Enforcement Agency Act yang berlaku 15 Februari 2005. Studi pemerintah dimulai April 1999 dan Kabinet menyetujui pada Agustus 2002. Badan ini berada di bawah Departemen Perdana Menteri, bukan bagian dari angkatan bersenjata kecuali pada masa perang (Dolbow, 2018). Mandatnya meliputi penegakan hukum federal di laut, SAR, pengawasan pantai dan udara, pemberantasan pembajakan dan narkoba di laut lepas, serta perlindungan lingkungan laut, dengan sekitar 5.000 personel dan lima wilayah administratif (Utara, Selatan, Timur, Sabah, dan Sarawak). Dolbow menyebut armada kecil dengan kapal berusia 30–50 tahun, tanpa menghitung jumlah kapal (Dolbow, 2018).

Pada 2026, Sinar Harian melaporkan bahwa kapal multi-misi kedua (MPMS) dikontrakkan kepada Desan Shipyard (Turki) senilai US$83,75 juta dengan target selesai 31 Januari 2028, dan bahwa wilayah operasi APMM sekitar 590.000 kilometer persegi hingga 200 mil laut ke dalam ZEE (Adnan, 2026). Data yang beredar di sumber sekunder tentang jumlah kapal dan personel berbeda dengan angka Dolbow, dan tidak dipakai di sini karena bukan berasal dari dokumen primer.

Soal zonasi, Malaysia memakai sistem zona penangkapan berdasarkan jarak dan ukuran kapal. Sumber yang saya baca memuat dua versi yang tidak sama, dan keduanya ditampilkan di Gambar 16.2. Versi lama dari Ogawa (2004), dalam Japan Agricultural Research Quarterly, menyebut Zona A 0–5 mil laut (pukat tarik dan pukat cincin dilarang), B 5–12, C 12–30, dan C2 lebih dari 30 mil laut, dengan kapal di atas 70 GRT hanya di C2 (ringkasan dari halaman abstrak, sehingga rincian tabelnya perlu diverifikasi sebelum dikutip). Versi jawaban

tertulis Dewan Rakyat (soalan nomor 145 oleh Wong Hon Wai, tanggal tidak tertera) menyebut zonasi dipakai DOF sejak 1982 dan direorganisasi efektif 17 Mei 2016, dengan Zona A 0–8 mil laut untuk nelayan tradisional, B 8–15 untuk komersial sampai 40 GRT, dan C lebih dari 15 mil sampai batas internasional (40 GRT ke atas) termasuk C2. Lisensi baru Zona A, B, dan C dibekukan sejak 1982, sedangkan C2 dan C3 terbuka untuk perusahaan laut dalam dan tuna. Lisensi di perairan Pulau Pinang pada 2018: A 2.741, B 107, C 12, dan C2 19 (Kementerian Pertanian dan Industri Asas Tani, t.t.).

Gambar 16.2 Zona Penangkapan Malaysia: Dua Versi Lebar Zona dalam Sumber



Sumber: Ogawa (2004), ringkasan halaman abstrak; Kementerian Pertanian dan Industri Asas Tani (t.t.). Bernama via Malay Mail (2021) menyebut Zona A masih lima mil laut. Buku ini tidak memastikan versi mana yang berlaku saat ini.

Ada versi ketiga. Departemen Perikanan Malaysia melaporkan pantai barat Semenanjung terbagi lima zona (A, B, C, C2, C3), dengan Zona C 40–69,9 GRT dan C2 lebih dari 70 GRT (Departemen Perikanan Malaysia, 2024). Bernama pada 9 Oktober 2021 menulis bahwa Zona A masih didefinisikan lima mil laut dari pantai, sekitar 16.000 permohonan lisensi diterima, dan penerbitan lisensi pesisir dibekukan karena studi DOF menemukan kepadatan ikan di Zona A turun tajam (Bernama via Malay Mail, 2021). Selisih lebar Zona A antara lima dan delapan mil laut mungkin berasal dari perbedaan wilayah atau dari reorganisasi, tetapi buku ini tidak dapat memastikan versi mana yang berlaku saat ini. Pembaca diminta mengutip lebar zona selalu dengan tahun dan sumber.

Penegakan zonasi terlihat pada satu kasus. Pada 28 Oktober 2020 MMEA menahan perahu berlisensi Kelas C yang menangkap sekitar enam mil

laut dari Kuala Niah, Sarawak, yang berada di Zona B. Lima awak Malaysia ditahan, 200 kilogram ikan disita, dan kasus ditangani di bawah Fisheries Act 1985 (Borneo Post via Malay Mail, 2020). Bacaan penulis: ini contoh bahwa zonasi Malaysia ditegakkan terhadap nelayan Malaysia sendiri, bukan hanya terhadap kapal asing, dan bahwa pembatasan zona dikaitkan dengan lisensi. Sumber yang saya baca tidak menyebut seberapa sering hal itu terjadi.

16.5 Nelayan Malaysia: LKIM, Subsidi, dan Lisensi Khusus

Malaysia mendampingi nelayan lewat Lembaga Kemajuan Ikan Malaysia (LKIM). Ketuanya, Muhammad Faiz Fadzil, menyebut 86.000 nelayan berada di bawah LKIM. Anggaran 2025 mengalokasikan RM2,78 miliar untuk subsidi, bantuan, dan insentif bagi petani padi dan nelayan, naik dari RM2,6 miliar, dengan plafon pembangunan rumah baru naik ke RM84.000 di Semenanjung dan RM90.000 di Sabah dan Sarawak (Bernama via Sinar Harian, 2024). Tanggal pendirian dan fungsi rinci LKIM saya dapatkan hanya dari sumber sekunder yang tidak dipakai, dan laporan tahunan LKIM tidak dapat dibuka, sehingga buku ini tidak menguraikan sejarah lembaga itu. Angka resmi "Skim Bantuan" per skema dan jumlah Persatuan Nelayan juga tidak berhasil diverifikasi.

Subsidi bahan bakar nelayan bersyarat. Menurut Bernama/RTM (2026), kuota subsidi bahan bakar nelayan 50 liter per hari (bensin dan solar), dan disyaratkan memegang Lesen Sampan Khas (LSK). Di Terengganu terbit 436 LSK pada 2026 dan 1.036 sejak 2021. LKIM dapat mencabut LSK dan menghentikan bantuan bila syarat dilanggar. Bacaan penulis: gabungan lisensi, zona, dan bantuan membentuk satu paket, yaitu nelayan menerima bantuan sepanjang berada di zona dan mematuhi syarat lisensinya. Itu berbeda dari model Indonesia, tempat bantuan KNMP lebih berbentuk infrastruktur kampung (Bab VIII). Kedua model memiliki kelebihan dan kekurangan, dan buku ini tidak menilainya.

16.6 Tekanan di Perbatasan: Luconia dan Penangkapan oleh Indonesia

Kehadiran negara di laut tidak selalu mengakhiri sengketa. Koh Jun Lin dari Malaysiakini, memakai data AIS MarineTraffic, melaporkan kehadiran "hampir konstan" kapal Penjaga Pantai Tiongkok di dekat Luconia, sekitar 100 kilometer dari Sarawak. Sejak 23 Desember 2019 hanya 2–5 Februari 2020 (empat hari) tanpa kapal CCG (Koh, 2020). Iman Muttaqin Yusof dari BenarNews/RFA, mengutip AMTI/CSIS, menulis bahwa pada 1 Januari–30 September 2024 ada sembilan kapal CCG berbeda di ZEE Malaysia, minimal satu kapal hadir hampir tiap hari, kadang mendekat 1.000 meter dari platform gas Petronas. Malaysia mengebor 23 sumur eksplorasi pada 2023 dan 15 pada 2024 hingga laporan itu, dan Perdana Menteri Anwar pada 5 September 2024 menyatakan eksplorasi dilakukan "di perairan kita sendiri" (Muttaqin Yusof, 2024, terjemahan penulis). Polanya mirip Natuna Utara (Bab XV), dan perbedaannya adalah bahwa Malaysia memiliki badan penjaga pantai sendiri yang menjaga kegiatan eksplorasi. Kehadiran CCG terus berlanjut menurut kedua laporan itu.

Dari sisi Indonesia, kapal Thailand dan Malaysia juga pernah ditangkap. Menurut KKP yang dikutip Mongabay, pada 10 April 2019 disebut delapan kapal asing dalam empat hari, empat Vietnam (ZEEI Natuna Utara, 9 April 2019) dan empat Malaysia (dua di ZEEI Selat Malaka, 9 April 2019). Pada Januari sampai 9 April 2019, 38 kapal, 28 asing (15 Vietnam dan 13 Malaysia), dan sejak Oktober 2014 sebanyak 488 kapal ditangkap dan ditenggelamkan, 276 di antaranya Vietnam menurut Menteri Susi pada Februari 2019 (Fajar, 2019). Pada 4 Mei 2024, PSDKP menahan dua kapal Vietnam di Natuna Utara dan satu kapal Malaysia di Selat Malaka (KP Orca 02) (Irwanto, 2024). Tempo (2024) menyebut kapal berbendera Thailand KM Laut Natuna 28 atau KM Sudhita ditangkap pada 30 Oktober (2015 menurut tabel artikel; tahun hanya dari tabel itu), kapal

Malaysia KFB 1269 (2024), dan menurut IOJI sebanyak 82 kapal Vietnam ditangkap di Natuna Utara (rujukan 2021). Tidak ada rekapitulasi resmi tangkapan kapal Thailand di Selat Malaka atau Natuna yang berhasil ditemukan tim riset.

16.7 Batas Laut dengan Indonesia: yang Selesai dan yang Belum

Indonesia dan dua tetangga ini telah menyelesaikan sebagian batas lautnya, dan sebagian masih terbuka. Dengan Thailand, perjanjian dasar laut Laut Andaman ditandatangani 11 Desember 1975 di Jakarta, mengacu pada perjanjian 17 Desember 1971 di Bangkok untuk bagian utara Selat Malaka dan Andaman (UN DOALOS, 1975). Perjanjian trilateral Thailand–India–Indonesia, yang menetapkan titik temu tiga batas di 07°47'00"N, 95°31'48"E, ditandatangani 22 Juni 1978 di New Delhi; tanggal berlakunya tidak tertera di dokumen yang dibaca (UN DOALOS, 1978).

Dengan Malaysia, Titik 8 batas laut teritorial Selat Malaka disepakati 17 Maret 1970. Dua traktat baru ditandatangani 8 Juni 2023 di Putrajaya, yaitu laut teritorial Selat Malaka bagian selatan (Titik 8A–8C) dan sebagian Laut Sulawesi. Keduanya tidak mencakup ZEE dan landas kontinen, termasuk blok ND6 dan ND7 (versi Malaysia) atau Ambalat (versi Indonesia), dan negosiasi ZEE serta landas kontinen akan dimulai (Bernama via Malay Mail, 2023). Mohd Hazmi Mohd Rusli dan I Made Andi Arsana di The Jakarta Post pada 4–5 Juli 2023 menulis bahwa kesepakatan dicapai setelah hampir dua dekade perundingan, tanpa arbitrase pihak ketiga atau ICJ; artikel itu berbayar dan hanya bagian awal yang terbaca (Rusli & Arsana, 2023). Tabel 16.3 merangkum status batas laut dengan kedua negara.

Tabel 16.3 Batas laut Indonesia dengan Thailand dan Malaysia: ringkasan status dari sumber yang dibaca

Pasangan	Instrumen dan tanggal (sumber)
Indonesia–Thailand	Perjanjian dasar laut Laut Andaman, 11 Des 1975, Jakarta, merujuk perjanjian 17 Des 1971, Bangkok (UN DOALOS, 1975).
Indonesia–Thailand–India	Perjanjian trilateral titik temu tiga batas, 22 Jun 1978, New Delhi; tanggal berlaku tidak tertera (UN DOALOS, 1978).
Indonesia–Malaysia	Titik 8 laut teritorial Selat Malaka disepakati 17 Mar 1970; dua traktat baru 8 Jun 2023 (Titik 8A–8C dan sebagian Laut Sulawesi); ZEE dan landas kontinen belum, termasuk ND6/ND7 dan Ambalat (Bernama via Malay Mail, 2023).

Sumber: dihimpun dan disusun penulis dari UN DOALOS (1975); UN DOALOS (1978); Bernama via Malay Mail (2023).

Bacaan penulis: sumber-sumber di Bab XII, XIII, dan bab ini menunjukkan satu kesamaan, yaitu lamanya waktu. Perundingan batas ZEE dengan Filipina dimulai Juni 1994 dan berlaku 2019, dengan Vietnam lebih dari dua belas tahun dan belum terverifikasi berlaku, dan traktat laut teritorial dengan Malaysia 2023 dicapai setelah hampir dua dekade. Kepastian batas karena itu merupakan hasil kesabaran jangka panjang, dan nilai manfaatnya bagi nelayan baru terasa bila batas itu benar-benar berlaku.

16.8 Apa yang Dapat Dibawa ke KNMP dan Natuna

Empat pelajaran dapat diuji, seluruhnya bacaan penulis. Pertama, kapasitas penegakan membutuhkan pangkalan dan data terpadu, bukan hanya kapal. Thailand mengubah penegakan lewat 30 pusat PIPO, VMS, dan basis data

kapal (Departemen Perikanan Thailand, t.t.). Kampung nelayan dapat diposisikan sebagai simpul pelaporan pendaratan dan identifikasi kapal kecil, tetapi memerlukan sistem pelacakan yang cocok untuk kapal kecil, sesuatu yang Thailand sendiri belum menemukan menurut sumber yang dibaca. Kedua, zonasi pesisir dan lisensi menahan tekanan pada nelayan kecil. Malaysia membekukan lisensi pesisir sejak 1982 dan menyediakan LSK serta subsidi bahan bakar lewat LKIM (Kementerian Pertanian dan Industri Asas Tani, t.t.; Bernama/RTM, 2026). Untuk Natuna, pembatasan zona perlu dibarengi insentif dan bantuan yang jelas.

Ketiga, reformasi cepat tanpa perlindungan tenaga kerja memunculkan masalah baru. Thailand mengejar pencabutan kartu kuning, tetapi kerja paksa dan kontrol upah masih dilaporkan (Human Rights Watch, 2018; The Freedom Fund, 2020; Naiki & Rakpong, 2022). KNMP perlu memasukkan standar kerja awak sejak desain. Keempat, kehadiran negara di laut tidak otomatis menyelesaikan sengketa. Malaysia memiliki APMM dan menjaga eksplorasi di ZEE, tetapi kapal CCG tetap hadir hampir tiap hari (Koh, 2020; Muttaqin Yusof, 2024). Kampung nelayan sebagai kehadiran sipil di Natuna Utara harus dipadukan dengan patroli, bukan menggantikannya.

Batas perbandingan: data rinci Thailand sebagian besar berasal dari laman pemerintahnya dan media industri, sedangkan data Malaysia menunjukkan beberapa versi yang tidak sama untuk satu hal sederhana seperti lebar zona. Kedua negara juga memiliki struktur hukum dan politik yang berbeda dari Indonesia, dan Naiki dan Rakpong sendiri menduga reformasi Thailand mungkin tidak secepat itu bila bukan di bawah pemerintahan militer. Bab XVII berikutnya mengangkat kembali kekuatan yang menggerakkan Thailand dan Vietnam, yaitu pasar Uni Eropa, bersama pasar Amerika Serikat yang kini juga mengatur perikanan lewat undang-undang perlindungan mamalia laut.

BAB XVII

PASAR SEBAGAI INSTRUMEN KEAMANAN: REZIM PASAR UNI EROPA DAN AMERIKA SERIKAT

Bab-bab sebelumnya membahas negara yang menekan negara lain lewat kapal, pulau, dan garis batas. Bab ini membahas tekanan yang bekerja lewat meja kasir. Uni Eropa dan Amerika Serikat tidak mengirim kapal ke Natuna. Keduanya memutuskan produk apa yang boleh masuk ke pasarnya, dan keputusan itu membuat negara pengekspor menata ulang armada, pelabuhan, dan pencatatannya. Bagi Indonesia, yang sebagian besar nelayannya berskala kecil, pertanyaannya konkret: apa yang diminta pasar, dan apa yang harus disiapkan sebuah kampung nelayan agar hasil tangkapannya bisa memenuhi permintaan itu?

Bab ini disusun sembilan bagian. Bagian 17.1 menjelaskan logika rezim pasar dan membandingkan lima instrumennya. Bagian 17.2 membahas sistem kartu Uni Eropa. Bagian 17.3 membahas posisi Indonesia di hadapan Uni Eropa, termasuk IEU-CEPA. Bagian 17.4 membahas ketentuan impor Marine Mammal Protection Act (MMPA) Amerika Serikat, yang paling konkret menyentuh perikanan Indonesia. Bagian 17.5 membahas SIMP dan penegakan soal kerja paksa. Bagian 17.6 membahas tarif. Bagian 17.7 membahas Port State Measures Agreement (PSMA) dan satu contoh dari Jepang. Bagian 17.8 membahas beban kepatuhan bagi nelayan kecil. Bagian 17.9 menimbang pelajaran bagi KNMP.

Catatan metode. Halaman-halaman yang menjadi dasar bab ini dibuka pada 8 Oktober 2026 melalui alat pengambil halaman web yang meringkas isinya, sehingga angka dan tanggal sebaiknya dicek ulang ke sumber primer sebelum naik cetak. Beberapa sumber hanya terbaca abstraknya atau ringkasannya, dan buku ini menyebut hal itu di tempatnya. Daftar kartu Uni Eropa yang aktif per Oktober 2026 tidak diperoleh dari halaman resmi Komisi, karena dua alamat halaman resminya mengembalikan galat 404. Sebagian bab ini karena itu hanya dapat menyebut status yang tercatat pada tanggal sumbernya.

17.1 Pasar sebagai Wasit: Lima Instrumen

Dasar hukum paling tua adalah Peraturan Dewan (EC) No 1005/2008 yang membentuk sistem Komunitas untuk mencegah, menghalangi, dan menghapus penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur (IUU). Peraturan itu terbit di Official Journal pada 29 Oktober 2008 (Uni Eropa, 2008). Pasal 57 menyatakan peraturan itu berlaku sejak hari publikasi dan "diterapkan mulai 1 Januari 2010" (Uni Eropa, 2008, terjemahan penulis). Catatan: tanggal berlaku ada pada Pasal 57, bukan Pasal 55 yang mengatur pelaporan. Pasal 12(1) melarang masuknya produk perikanan hasil IUU ke Komunitas, dan sertifikat

tangkapan menjadi alat penegakannya. Pasal 31 sampai 33 mengatur identifikasi "negara ketiga non-kooperatif", tahap pemberitahuan dan waktu memperbaiki, dan penetapan daftar oleh Dewan atas usul Komisi, sedangkan Pasal 38 mengatur sanksinya, termasuk larangan impor dan larangan pembelian kapal berbendera negara itu oleh operator Uni Eropa (Uni Eropa, 2008). Teks rinci Pasal 12 tentang validasi oleh negara bendera tidak dibaca langsung dalam riset ini.

Satu hal sering keliru dalam pembicaraan populer. Istilah kartu kuning, merah, dan hijau tidak muncul sebagai teks pasal. Di laman Komisi, kartu kuning dijelaskan sebagai peringatan awal dan kartu merah sebagai identifikasi sebagai negara non-kooperatif (Komisi Eropa (DG MARE), t.t.). Jadi sistem kartu adalah praktik Komisi yang berjalan di atas Pasal 31–33, dan buku ini tidak menulis bahwa pasal-pasal itu "mengatur kartu". Besarnya masalah yang hendak dijawab juga diperkirakan berbeda-beda. Tanya jawab Komisi 23 Mei 2017 menyebut sekitar 10 miliar euro per tahun dan paling sedikit 15 persen tangkapan dunia, serta 92 negara ketiga yang memiliki sistem sertifikasi tangkapan (Komisi Eropa (DG MARE), 2017). Banks (2019) menyebut rentang 10–20 miliar euro. Perbedaan itu menunjukkan bahwa angka IUU adalah perkiraan, bukan pengukuran.

Tabel 17.1 menyandingkan lima instrumen pasar dan pelabuhan yang disebut dalam bab ini, dengan tanggal berlaku seperti tercatat pada sumbernya.

Tabel 17.1 Lima instrumen pasar dan pelabuhan: tanggal berlaku dan mekanisme

Instrumen	Berlaku	Mekanisme (sumber)
Regulasi IUU Uni Eropa (EC 1005/2008)	1 Januari 2010	Larangan impor produk IUU; sertifikat tangkapan; daftar negara non-kooperatif (Uni Eropa, 2008).

Instrumen	Berlaku	Mekanisme (sumber)
Seafood Import Monitoring Program (SIMP), AS	1 Januari 2018 untuk 11 kelompok spesies; udang dan abalon 31 Desember 2018 (NOAA)	Importir mencatat dan melaporkan data penangkapan dan rantai penguasaan; sekitar 1.100 spesies dalam 13 kelompok (NOAA Fisheries, 2025).
Ketentuan impor MMPA, AS	1 Januari 2026	Impor dari perikanan yang tidak lolos "comparability finding" dilarang (NOAA Fisheries, 2026).
UU IUU Jepang (distribusi dan impor biota akuatik tertentu)	1 Desember 2022	Kelas II (cumi dan sotong, saury Pasifik, makerel, sarden) memerlukan sertifikat tangkapan saat impor (Tanizawa & Oshita, 2025).
Port State Measures Agreement (PSMA), FAO	5 Juni 2016	Kontrol atas kapal asing di pelabuhan; Indonesia menjadi pihak dengan deposit 23 Juni 2016 (FAO, t.t.-a; FAO, 2017).

Sumber: Uni Eropa (2008); NOAA Fisheries (2025; 2026); Tanizawa dan Oshita (2025); FAO (t.t.-a; 2017). Tanggal SIMP untuk udang dan abalon berbeda antara NOAA dan CRS, lihat Tabel 17.3.

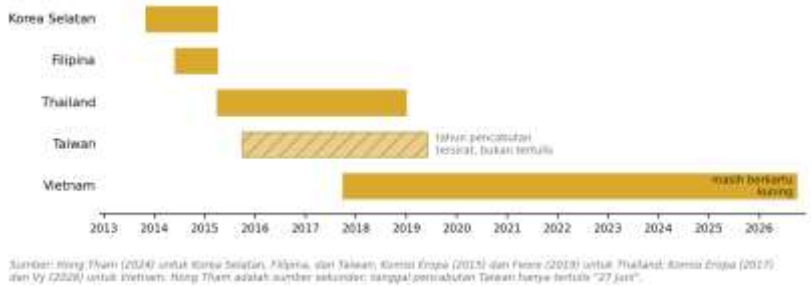
Bacaan penulis: dari lima instrumen itu, hanya PSMA yang lahir dari perundingan negara-negara dan mengikat sesama pihak. Empat lainnya adalah keputusan sepihak sebuah pasar. Perbedaan ini penting bagi pembaca KNMP, karena standar yang berasal dari pasar tidak dapat dinegosiasikan oleh satu kampung nelayan, dan sering baru terasa ketika sebuah perikanan sudah ditolak. Kepatuhan karenanya lebih murah bila dipersiapkan sebelum penilaian datang.

17.2 Kartu Kuning sebagai Instrumen Tekanan

Gambar 17.1 menempatkan masa kartu kuning lima negara pada satu sumbu waktu. Menurut ringkasan media pertanian Vietnam, Korea Selatan

menerima kartu kuning pada November 2013 dan dicabut pada April 2015, Filipina dari Juni 2014 sampai April 2015, Thailand dari April 2015 sampai 8 Januari 2019, dan Taiwan dari Oktober 2015 sampai "27 Juni" tanpa tahun, yang tersirat 2019 (Hong Tham, 2024). Sumber itu sekunder, dan tanggal-tanggalnya perlu dicocokkan dengan siaran pers Komisi sebelum cetak. Tanggal Thailand dapat dicek: siaran Komisi menyebut 22 April 2015 (Komisi Eropa (DG MARE), 2015), sedangkan Naiki dan Rakpong (2022) menyebut 21 April 2015. Pencabutannya 8 Januari 2019 (Feore, 2019). Buku ini memakai 22 April 2015 karena bersumber dari siaran Komisi sendiri, dan mencatat selisih sehari itu.

Gambar 17.1 Masa Kartu Kuning UE untuk Lima Negara (batas bulan, dari sumber yang dibaca)



Sumber: Hong Tham (2024) untuk Korea Selatan, Filipina, dan Taiwan; Komisi Eropa (2015) dan Feore (2019) untuk Thailand; Komisi Eropa (2017) dan Vy (2020) untuk Vietnam. Hong Tham adalah sumber sekunder; tanggal pencabutan Taiwan hanya tertulis "27 Juni".

Kartu kuning terbukti tidak sama dengan sanksi dagang. Ketika Komisi memberi Vietnam kartu kuning pada 23 Oktober 2017, alasannya adalah sistem sanksi yang tidak efektif, tindakan yang lemah terhadap kapal Vietnam di perairan negara lain, dan kontrol pendaratan yang lemah, dan keputusan itu tidak disertai langkah dagang pada tahap tersebut (Komisi Eropa, 2017). Dampak kartu bekerja lewat ancaman tahap berikutnya. Naiki dan Rakpong (2022) menulis bahwa pangsa Thailand dalam impor perikanan Uni Eropa turun di bawah satu persen pada 2019, dan mengaitkan penurunan itu terutama dengan kartu kuning. Bab XVI membahas bagaimana Thailand membenahi hukum dan armadanya dalam kurun itu.

Vietnam menunjukkan sisi lain: kartu yang bertahan sangat lama. Per 5 Mei 2025, inspeksi kelima Komisi diundur ke akhir 2025 (Viet Nam News, 2025). Pada 13 Agustus 2026 tercatat Wakil Perdana Menteri Ho Quoc Dung menandatangani Keputusan No. 1516/QD-TTg tertanggal 10 Agustus 2026 yang berisi rencana aksi dengan target pencabutan kartu pada 2026 (Vy, 2026). Dengan demikian kartu kuning Vietnam sudah berumur hampir sembilan tahun pada Oktober 2026 menurut sumber yang dibaca, dan pencabutannya belum terkonfirmasi (Bab XIII). Senegal menerima kartu kuning pada Mei 2024 (Chase, 2024). Pada Januari 2021, Komisi melaporkan kepada Market Advisory Council (MAC) bahwa sistem kartu telah dipakai 27 kali sejak peraturan berlaku, dengan tiga negara berkartu merah dan tujuh berkartu kuning saat itu (MAC, 2021). Hong Tham (2024) menyebut 27 negara pernah menerima kartu kuning hingga Mei 2022, tanpa menyebut daftarnya. Dua angka "27" itu mengukur hal yang berbeda, dan buku ini tidak menyamakannya.

17.3 Indonesia dan Uni Eropa: Dialog, Celah Bukti, dan IEU-CEPA

Dalam sumber yang dibaca, Indonesia muncul sebagai mitra dialog, bukan sebagai penerima kartu. Komisi mulai berdialog tentang IUU dengan Indonesia pada 2011. Komisioner Karmenu Vella menulis artikel opini berjudul "EU Traffic Light System to fight Illegal Fishing gives Indonesia Green Light" di The Jakarta Post pada 17 Mei 2016, yang memuji reformasi hukum, satuan tugas antiIUU, dan keterbukaan data Indonesia, tanpa menyebut kartu apa pun untuk Indonesia (Vella, 2016). Pada 24 April 2017 Vella bertemu Menteri Susi Pudjiastuti di Brussel. Menurut siaran Kedutaan RI yang disalin Antara, Susi meminta pengakuan Uni Eropa, termasuk tarif nol untuk produk perikanan Indonesia, dan artikel itu juga tidak menyebut status kartu (Antara via Republika, 2017).

Di sini buku ini berhati-hati. Daftar kartu per Oktober 2017 yang diterbitkan FishWise memuat tiga negara berkartu merah, sembilan berkartu kuning, dan tiga belas yang dicabut, dan Indonesia tidak ada di antaranya (Jessee, 2017). Daftar kartu merah aktif per Mei 2024 juga tidak memuat Indonesia (Chase, 2024). Namun tidak satu pun halaman yang dibuka menyatakan eksplisit bahwa Indonesia "tidak pernah" dikartu atau di-pre-identify, dan daftar resmi Komisi per 2026 tidak diperoleh. Karena itu buku ini menulis bahwa dalam sumber yang dibaca tidak ditemukan Indonesia pernah menerima kartu, dan tidak lebih.

Hubungan dagangnya kini bergerak ke perjanjian. Pertemuan Joint Committee RI–UE ke-8 di Jakarta pada 12 Maret 2025 membahas upaya melawan IUU, akses pasar produk perikanan, dan tata kelola maritim, dan Indonesia meminta lebih banyak nomor persetujuan (approval number) bagi perusahaan perikanannya untuk masuk pasar Uni Eropa serta bantuan modernisasi armada (EEAS, 2025). Soal Indonesia–EU Comprehensive Economic Partnership Agreement (IEU-CEPA), sumber saling berbeda dalam satu hal penting. Antara melaporkan penandatanganan oleh Airlangga Hartarto dan Maros Sefcovic di Nusa Dua, Bali, pada 23 September 2025, dengan target berlaku 1 Januari 2027 dan ratifikasi parlemen kedua pihak (Antara, 2025). Halaman DG TRADE Komisi menyebut tanggal itu sebagai "Ministerial Announcement" dan menulis bahwa teks "will be final upon signature" (DG TRADE, t.t.). Buku ini memperlakukan 23 September 2025 sebagai pengumuman selesainya perundingan dan tidak memastikan apakah penandatanganan formal sudah terjadi.

Teks yang dipublikasikan memuat Bab 15 tentang perdagangan dan pembangunan berkelanjutan serta Bab 16 tentang sistem pangan berkelanjutan, tetapi pada halaman itu tidak tampak bab atau lampiran perikanan khusus, dan

tidak ada ketentuan IUU yang disebut (DG TRADE, t.t.). Pejabat Kemendag pada Juni 2025 memperkirakan berlaku "realistically... early 2027", dengan skenario paling ambisius akhir 2026, dan proses ratifikasi di Indonesia 10 sampai 12 bulan (Juwita, 2025). Surat MAC kepada DG MARE dan DG TRADE tanggal 27 April 2026 menyebut bahwa draf memberi akses bebas bea untuk fillet tuna Indonesia, segar langsung dibebaskan dan beku bertahap, serta menyampaikan kekhawatiran tentang keberatan Indonesia atas batas tangkap IOTC, pelaporan alih muat, dan konvensi ILO yang belum diratifikasi Indonesia (Bermúdez, 2026). Bahan riset buku ini mencatat bahwa keterangan Komisi pada September 2025 menyebut tuna sebagai produk sensitif dengan "modest tariff-rate quotas", yang bertentangan dengan gambaran MAC. Sumber primer keterangan Komisi itu tidak dibuka ulang, dan buku ini tidak dapat memastikan mana yang benar.

17.4 Washington Menghitung Lumba-Lumba: MMPA dan Jaring Insang Indonesia

Instrumen Amerika Serikat yang paling konkret menyentuh perikanan Indonesia bukan soal IUU, melainkan mamalia laut. Ketentuan impor MMPA melarang impor produk dari perikanan yang tidak lolos "comparability finding", yaitu penilaian bahwa program perlindungan mamalia laut negara pengekspor sebanding dengan standar AS. Larangan itu berlaku 1 Januari 2026. Sekitar 2.500 perikanan di 135 negara dinilai, dan 240 perikanan dari 46 negara ditolak. Penetapan umumnya berlaku sampai 31 Desember 2029, dan penetapan 2025 diumumkan 2 September 2025 (NOAA Fisheries, 2026).

Untuk Indonesia, laporan akhir 2025 menilai 33 perikanan. Sebanyak 28 mendapat finding (16 dikecualikan atau exempt, 12 boleh ekspor), dan lima ditolak (NMFS, 2025). Gambar 17.2 menunjukkan pembagian itu.

Gambar 17.2 Hasil Penilaian MMPA atas 33 Perikanan Indonesia (laporan akhir 2025)



Sumber: NMFS (2025), laporan akhir perbandingan MMPA untuk Indonesia. Pada Mei 2026 satu dari lima pemalakan (rajungan, ID 12391) diberi (NMFS, 2026a; 2026b). Buku ini tidak memasukkan status empat perikanan lain selain bahwa penolakannya disebut "tetap berlaku".

Kelima perikanan yang ditolak semuanya memakai jaring. Alasan yang dicatat laporan: alat berisiko tinggi menjerat, data tangkapan sampingan yang tidak memadai, dan batas tangkapan sampingan yang kemungkinan terlampaui. Contoh yang disebut adalah pesut Irrawaddy di delta Mahakam, Teluk Balikpapan, dan Muara Jawa, serta terdamparnya lumba-lumba hidung botol, lumba-lumba bungkuk, dan finless porpoise (NMFS, 2025). Tabel 17.2 merincinya.

Tabel 17.2 Lima perikanan Indonesia yang ditolak dalam penilaian MMPA 2025

ID	Alat tangkap	Sasaran	Status
1373	Jaring insang dasar	Kerapu dan kakap	Ditolak (2025)
1375	Jaring insang pelagis	Tuna: bigeye, skipjack, yellowfin	Ditolak (2025)
1376	Jaring insang dasar	"Ikan duri" dan cobia (istilah sumber)	Ditolak (2025)
12391	Jaring insang dasar	Rajungan	Dinyatakan comparable pada Mei 2026
12567	Jaring trammel dasar	Udang (Metapenaeus, Parapenaeopsis, Penaeus)	Ditolak (2025)

Sumber: NMFS (2025); status rajungan dari NMFS (2026a, 2026b). Perikanan tuna yang lolos untuk ekspor adalah 1370 dan 1371 (pancing), 1374 dan 1542 (pukat cincin), dan 12390 (tuna sirip biru selatan). Tidak ada perikanan udang yang lolos, dan satu-satunya perikanan udang yang tercantum, 12567, ditolak (NMFS, 2025).

Putusan itu tidak final. Setelah gugatan, NMFS menimbang ulang rajungan, dan dokumen Federal Register bertanggal 7 Mei 2026 (publikasi dijadwalkan 12 Mei 2026) menyatakan perikanan rajungan Indonesia (ID 12391) comparable sehingga impor dapat berlanjut. Vietnam dan Sri Lanka juga lolos dalam dokumen itu, sedangkan Filipina tetap ditolak (NMFS, 2026a). Laporan Indonesia Mei 2026 hanya mengonfirmasi perikanan 12391, dan penolakan lain disebut "remain in place" (NMFS, 2026b). Status 1373, 1375, 1376, dan 12567 per Oktober 2026 karena itu disimpulkan dari kalimat itu dan perlu dicek pada halaman per perikanan sebelum cetak. Sumber yang dibaca juga tidak menyebut perikanan mana yang menjadi pasokan armada Natuna, sehingga buku ini tidak mengaitkan penolakan itu dengan Natuna.

Bacaan penulis: pola penolakannya jelas, yaitu jaring insang dan trammel ditolak sedangkan pukat cincin dan pancing untuk tuna lolos. Bagi program yang membangun armada dan sentra pendaratan, pilihan alat tangkap dan kemampuan mencatat tangkapan sampingan tampaknya sama menentukannya dengan stok ikan. Ini hipotesis yang beralasan dari data MMPA, bukan temuan tentang KNMP.

17.5 SIMP, Kerja Paksa, dan Pasal 307

Seafood Import Monitoring Program (SIMP) berlaku untuk 11 kelompok spesies sejak 1 Januari 2018. Udang dan abalon efektif 31 Desember 2018 menurut NOAA. Cakupannya sekitar 1.100 spesies dalam 13 kelompok, termasuk udang, tuna (albacore, bigeye, skipjack, yellowfin, bluefin), kerapu, kakap merah, dan teripang (NOAA Fisheries, 2025). Sumber berbeda dalam dua hal. NOAA menyebut cakupan itu "roughly half" impor AS, sedangkan Congressional Research Service (CRS, 2026) menyebut sekitar sepertiga impor menurut volume, sekitar 1,7 miliar pon atau 773 juta kilogram pada tahun fiskal

2023. NOAA mencatat tanggal 31 Desember 2018 untuk udang dan abalon, sementara CRS menyebut Mei 2018 untuk implementasi penuh. Buku ini mencatat kedua versi dan tidak memilih.

CRS (2026) juga memberi angka tentang seberapa kuat program ini mengecek. Lebih dari 3.900 audit dilakukan antara Januari 2018 dan September 2023, atau 0,5 persen impor SIMP. Kepatuhan yang diaudit sekitar 57 persen pada TA2020 dan 42 persen pada TA2023. Usulan perluasan Desember 2022 (semua kakap, beberapa tuna, cumi, sotong, gurita, belut, dan lainnya) ditarik NMFS pada November 2023 lalu diikuti tinjauan menyeluruh, dan rencana aksi November 2024 memuat empat tujuan, termasuk menangani kerja paksa (CRS, 2026). Pada April 2025, Executive Order 14276 meminta Menteri Perdagangan mempertimbangkan "revising or rescinding recent expansions" SIMP. Pada Januari 2026 Kongres mengarahkan NMFS melaksanakan rencana aksi tersebut pada TA2026 (P.L. 119-74), dana SIMP sebesar 6,2 juta dolar per tahun untuk TA2024–2026, dan Laporan Senat S.Rept. 119-44 menyebut SIMP "insufficient to meaningfully prevent the entry of IUU seafood" (CRS, 2026). Jadi program yang sering dibayangkan makin ketat ternyata arah akhirnya belum jelas, dan tidak ditemukan perluasan spesies untuk 2025–2026.

Kerja paksa ditangani lewat jalur lain, yaitu Pasal 307 Tariff Act 1930. Menurut SeafoodSource, Customs and Border Protection (CBP) mengeluarkan Withhold Release Order terhadap kapal cumi berbendera Tiongkok Zhen Fa 7 pada 28 Mei 2025 atas dugaan kerja paksa, dengan indikator seperti penyalahgunaan kerentanan, isolasi, penahanan dokumen identitas, dan jeratan utang (Strout, 2025). Surat Congressional-Executive Commission on China (CECC, 2025) menulis "In March 2025" untuk peristiwa yang tampaknya sama. Selisih dua bulan itu belum terselesaikan dan dicatat di Tabel 17.3. Preseden lebih besar adalah 28 Mei 2021, ketika CBP memblokir impor dari seluruh armada

Dalian Ocean Fishing (32 kapal), yang menurut Menteri Mayorkas "the first time that CBP has banned imports from an entire fishing fleet"; impor dari perusahaan itu hanya 233.000 dolar pada TA2020 (Al Jazeera, 2021). Surat CECC (2025) juga menyebut Forced Labor Enforcement Task Force DHS menetapkan perikanan sebagai sektor prioritas tinggi dalam UFLPA, dan Shandong Meijia Group masuk UFLPA Entity List. Surat itu mendesak penghentian impor seafood hasil kerja paksa, sehingga yang tertulis di sana adalah seruan anggota Kongres, bukan kebijakan.

17.6 Tarif, Perjanjian, dan Pasar yang Bergerak

Akses ke pasar Amerika Serikat juga ditentukan oleh tarif, dan bagian ini paling sulit dipastikan. Perjanjian RI–AS (Agreement on Reciprocal Trade) ditandatangani 19–20 Februari 2026. Lembar fakta Gedung Putih (2026) menetapkan tarif resiprokal 19 persen dengan sejumlah produk 0 persen, menyatakan Indonesia akan menghapus tarif atas lebih dari 99 persen produk AS termasuk seafood, dan memuat komitmen Indonesia untuk "adopt and enforce a forced labor import ban". Lembar fakta itu tidak menyebut udang, tuna, MMPA, atau IUU. Indonesia Business Post menulis bahwa penandatanganan dilakukan 20 Februari 2026 oleh Airlangga dan Perwakilan Dagang AS Jamieson Greer dengan nol tarif untuk 1.819 pos tarif, dan seafood hanya disebut dalam daftar sektor yang tarifnya dihapus Indonesia untuk produk AS (Isaac, 2026).

Landasan hukum tarif kemudian bergeser. Mahkamah Agung AS memutuskan pada 20 Februari 2026 bahwa IEEPA tidak memberi wewenang tarif, dan Presiden menerapkan tarif Section 122 sebesar 10 persen mulai 24 Februari 2026 dengan batas 150 hari (Cozen O'Connor, 2026). Pemerintah Indonesia mengumumkan pada 27 Februari 2026 bahwa tarif AS turun dari 19 ke 15 persen setelah putusan (RRI, 2026). Per Agustus 2026, perjanjian belum

berlaku, karena berlaku 90 hari setelah kedua pihak menyatakan prosedur domestik selesai dan DPR belum meratifikasi, sementara bea Section 301 sebesar 10 persen atas barang Indonesia berlaku sejak 24 Juli 2026 dan menumpuk dengan tarif lain. Tarif akhir bagi eksportir tidak dinyatakan jelas, dan tidak ada informasi khusus udang atau tuna di halaman itu (Rachmad, 2026). Karena itu buku ini tidak menyebut satu angka tarif untuk perikanan Indonesia. Angka 19, 15, 10, dan 10 persen di atas adalah angka dari instrumen berbeda pada tanggal berbeda.

Bacaan penulis: bagi nelayan kecil, pelajarannya mungkin bukan angka tarif tertentu, tetapi ketidakpastiannya. Tarif berubah dalam hitungan minggu, sedangkan investasi pada sentra pendaratan, rantai dingin, dan pencatatan butuh bertahun-tahun. Kepatuhan pada standar ketertelusuran adalah salah satu dari sedikit hal yang tetap bernilai di bawah skenario tarif mana pun.

Tabel 17.3 Angka dan tanggal yang berselisih antarsumber, dan perlakuan buku ini

Butir	Versi satu	Versi lain	Perlakuan
Cakupan SIMP	NOAA (2025): "roughly half" impor AS	CRS (2026): sekitar sepertiga volume, TA2023	Dua versi ditulis; tidak dipilih.
Tanggal SIMP udang dan abalon	NOAA (2025): 31 Des 2018	CRS (2026): Mei 2018, implementasi penuh	Dua versi ditulis.
Zhen Fa 7	Strout (2025): WRO 28 Mei 2025	CECC (2025): "In March 2025"	Dua versi ditulis.
Pihak PSMA	FAO (2025b): 85 pihak, termasuk UE	FAO (t.t.-a): 86 pihak, tanpa tanggal	Tidak dipastikan; lihat 17.7.

Butir	Versi satu	Versi lain	Perlakuan
IEU-CEPA	Antara (2025): ditandatangani 23 Sep 2025	DG TRADE (t.t.): pengumuman, final saat tanda tangan	Diperlakukan sebagai pengumuman.
Kartu Thailand	Komisi (2015): 22 April 2015	Naiki & Rakpong (2022): 21 April 2015	Memakai 22 April.
Tarif AS	Fact sheet: 19%; RRI: 15%	Section 122: 10%; Section 301: tambahan 10%	Tarif akhir tidak ditulis.

Sumber: disusun penulis dari sumber yang dikutip pada sel tabel. Tabel ini sengaja ditaruh di badan buku karena selisih-selisih itu mempengaruhi cara membaca bab ini.

17.7 Pelabuhan sebagai Titik Kontrol: PSMA dan Jepang

PSMA memindahkan fokus dari kapal ke pelabuhan. FAO mencatat perjanjian itu berlaku 5 Juni 2016 (FAO, t.t.-a). Dokumen status FAO per 9 Mei 2017, saat ada 46 pihak, mencantumkan Indonesia dengan tanggal deposit 23 Juni 2016 (FAO, 2017). Perpres 43/2016 mengesahkan PSMA dan dimuat dalam Lembaran Negara 2016 No. 92, dan Permen KP 39/PERMEN-KP/2019 disebut sebagai pelaksananya, sedangkan tanggal penetapan perpres tidak ditemukan pada halaman yang dibuka (UNEP LEAP, t.t.; FAOLEX, t.t.). Halaman daftar pihak FAO menampilkan 86 pihak dengan Indonesia di urutan ke-33, tanpa tanggal terbit (FAO, t.t.-a). Berita FAO 21 Oktober 2025 menyebut Guinea Ekuatorial menjadi pihak (berlaku bagi mereka 9 Oktober 2025), sehingga totalnya 85 pihak termasuk Uni Eropa sebagai satu pihak (FAO, 2025b). Selisih 85 dan 86 belum dapat dijelaskan dari sumber yang dibaca. Pembahasan PSMA sebagai instrumen global ada di Bab V.

Jepang menunjukkan bahwa pasar Asia pun ikut menutup pintu. Undang-undang Jepang tentang distribusi dalam negeri dan impor biota akuatik tertentu berlaku 1 Desember 2022. Kelas II (cumi dan sotong, saury Pasifik, makerel, sarden) memerlukan sertifikat tangkapan pada impor, dan amandemen Juni 2024 berlaku mayor pada 1 April 2026 (Tanizawa & Oshita, 2025). Sumbernya adalah presentasi Badan Perikanan Jepang bertanggal Juni 2025, dan tanggal mulai impor Kelas II tidak tertera di sana. Catatan: Bab X menyebut skema dokumentasi tangkapan Jepang pada 2020. Sumber di bab ini hanya mengonfirmasi 1 Desember 2022, dan Bab X disesuaikan.

17.8 Beban Kepatuhan di Pundak Nelayan Kecil

Pasar yang menuntut ketertelusuran memunculkan pertanyaan tentang siapa yang menanggung biayanya. A. M. Song dan rekan-rekannya berargumen dalam Fish and Fisheries bahwa kebijakan antiIUU lebih berfokus pada armada industri, dan merumuskan tiga jalur kerugian bagi perikanan skala kecil: definisi IUU yang menyamaratakan, tindakan dagang yang memperdalam ketimpangan antarsektor dan antarnegara, dan bingkai "kejahatan terorganisasi" yang dapat menyasar nelayan kecil, kadang dengan kekerasan (Song dkk., 2020).

Bukti tentang Indonesia sendiri tipis dan sebagian terbaca hanya abstraknya. Sari dkk. (2021) dalam Marine Policy menyatakan bahwa perikanan skala kecil mempekerjakan sekitar 90 persen nelayan Indonesia, bahwa hukum Indonesia membebaskan mereka dari pelaporan tangkapan sehingga ada celah data, bahwa desain logbook yang ideal sering bertentangan dengan yang praktis, dan menyarankan pengelolaan bersama (co-management). Hanya abstrak artikel itu yang dibaca. Mancion (2020), sebuah proyek akhir mahasiswa di Dalhousie yang bukan artikel jurnal, menyatakan tuntutan transparansi rantai pasok menciptakan hambatan pasar dan biaya tambahan bagi perikanan skala kecil,

dengan studi kasus perikanan tuna skala kecil Indonesia. Grantham dkk. (2022), yang dibaca lewat ringkasan, menemukan bahwa setiap pendekatan traceability di perikanan tuna Filipina menghadapi hambatan teknologi, sosial, dan ekonomi dan memperkirakan hingga 44 persen tangkapan Filipina tidak dilaporkan. Leroy dkk. (2016) mengkaji hubungan tindakan dagang Uni Eropa dengan aturan WTO, dan hanya abstraknya yang dibaca, sehingga tidak ada temuan empiris yang diambil dari sana.

Latar angkanya besar tetapi berbeda tahun dan definisi. FAO (t.t.-b) mencatat 120,4 juta orang bekerja di rantai nilai perikanan tangkap atau penangkapan subsisten, sekitar 90 persen tenaga kerja perikanan tangkap ada di perikanan skala kecil (meta halaman yang sama menyebut 93,9 persen), sekitar 40 persen tangkapan global, sekitar 500 juta orang bergantung padanya, dan 53 juta adalah nelayan subsisten, 45 persen perempuan. Halaman itu tidak menyebut tahun data. Ringkasan Illuminating Hidden Harvests menyebut lebih dari 60 juta orang bekerja di rantai nilai skala kecil (2016), 113 juta termasuk subsisten, dan 40 persen tangkapan (37 dari sekitar 92 juta ton), dengan sekitar empat dari sepuluh pekerjanya perempuan (FAO dkk., 2022). Dua rangkaian angka itu tidak dijumlahkan atau dibandingkan.

17.9 Pelajaran bagi KNMP dan Natuna

Berikut empat pelajaran yang merupakan bacaan penulis dari bahan di atas, bukan temuan sumber.

Pertama, data tangkapan nelayan kecil adalah syarat pasar, bukan sekadar statistik. Bila KNMP melayani nelayan skala kecil yang dibebaskan dari pelaporan tangkapan (Sari dkk., 2021) dan sekitar 90 persen tenaga kerja perikanan tangkap berada di skala kecil (FAO, t.t.-b), fasilitas pencatatan di sentra pendaratan tampaknya akan ikut menentukan akses ekspor. Studi tuna Filipina

(Grantham dkk., 2022) menegaskan bahwa hambatan teknologi, sosial, dan ekonominya nyata.

Kedua, alat tangkap menentukan akses pasar AS. Penolakan MMPA jatuh pada jaring insang dan trammel, sedangkan tuna pukat cincin dan pancing lolos (NMFS, 2025). Pengembangan armada sebaiknya mempertimbangkan alat yang berisiko menjerat mamalia laut dan menyiapkan data tangkapan sampingan.

Ketiga, pelabuhan adalah titik kontrol. Indonesia sudah menjadi pihak PSMA sejak 2016 (FAO, 2017), dan Thailand membenahi pemeriksaan pelabuhan dalam reformasinya (Naiki & Rakpong, 2022). Pelabuhan KNMP yang memiliki fasilitas pendaratan perlu dipertimbangkan sebagai bagian dari rantai verifikasi pendaratan, dan keputusan itu ada di tangan pengelola program.

Keempat, kondisi kerja awak sama pentingnya dengan stok ikan. Thailand mengaitkan reformasi IUU dengan standar kerja dan menjadi negara Asia pertama yang meratifikasi C188 (Bab XVI). AS menegakkan Pasal 307 (Strout, 2025; Al Jazeera, 2021), dan surat MAC mempersoalkan konvensi ILO yang belum diratifikasi Indonesia (Bermúdez, 2026). Perekrutan awak untuk armada yang dilayani KNMP dan Natuna berpotensi diperiksa dari sisi ini.

Peringatan terakhir. Bab ini tidak memuat bukti bahwa KNMP atau perikanan Natuna pernah ditolak oleh salah satu rezim di atas. Yang ditunjukkannya adalah arah tuntutan pasar. Menjadikannya agenda program adalah keputusan kebijakan yang berada di luar buku ini.

BAB XVIII

PELAJARAN PERBANDINGAN: MENIMBANG KNMP DENGAN MATRIKS BUEGER

Enam bab terakhir memperlihatkan bagaimana negara lain mengelola laut dan nelayannya. Bab ini mengumpulkan benang-benangnya. Ia tidak membawa data baru. Isinya adalah bacaan penulis atas Bab XII sampai XVII, ditimbang dengan empat pertanyaan matriks Bueger yang diperkenalkan di Bab IV: apakah kebijakan memperkuat kemampuan negara menegakkan klaim di lautnya (sea power), meningkatkan keselamatan orang dan kapal (marine safety), memperbesar pemanfaatan ekonomi laut secara sah (blue economy), dan memperbaiki kesejahteraan masyarakat pesisir yang paling rentan (human security).

Bab ini disusun enam bagian. Bagian 18.1 menjelaskan apa yang bisa dan tidak bisa dibandingkan. Bagian 18.2 menyajikan pemetaan perbandingan. Bagian 18.3 menguraikan empat pola lintas kasus. Bagian 18.4 menimbang posisi KNMP. Bagian 18.5 menurunkan pelajaran itu menjadi indikator yang dapat diuji. Bagian 18.6 mencatat batas kesimpulan.

18.1 Apa yang Dapat Dibandingkan

Perbandingan ini bersifat kualitatif dan terbatas. Keenam kasus berbeda dalam ukuran, sistem politik, dan sumber data, dan tidak satu pun dipilih lewat prosedur sampel. Penulis memilihnya karena masing-masing menyentuh satu sisi masalah yang dihadapi KNMP: Filipina dan Tiongkok karena tekanan di laut yang disengketakan, Vietnam dan Thailand karena tekanan pasar atas armada, Jepang karena koperasi dan penyusutan nelayan, dan rezim pasar Uni Eropa dan Amerika Serikat karena merekalah yang menentukan akses ekspor. Karena itu bab ini menyusun pelajaran sebagai hipotesis yang beralasan, tidak sebagai bukti sebab-akibat. Kebijakan di negara lain tidak dapat dipindahkan begitu saja, dan buku ini tidak mengusulkan menyalin pasal atau program negara mana pun.

18.2 Pemetaan Perbandingan

Gambar 18.1 menunjukkan dimensi mana yang paling banyak mendapat tempat dalam tiap bab. Pemetaan ini adalah penilaian penulis atas isi bab, bukan ukuran. Tabel 18.1 merangkum pelajaran utama tiap kasus dan batas bukti di baliknya.

Gambar 18.1 Dimensi Matriks Bueger yang Paling Banyak Dibahas di Tiap Bab Perbandingan



Tabel 18.1 Pelajaran utama tiap kasus dan batas bukti

Kasus	Pelajaran utama (bacaan penulis)	Batas bukti
Filipina (Bab XII)	Hak hukum hasil putusan 2016 tidak otomatis menjadi kemampuan nelayan melaut; yang menjembatani adalah kehadiran, logistik, dan pengawalan (12.2); zona nelayan kecil dapat terkikis dari dalam (12.6).	Tidak ada data zona nelayan kecil di Natuna; keadaan Natuna tidak disimpulkan.
Vietnam (Bab XIII)	Tekanan pasar mendorong pendaftaran kapal dan VMS secara bertahap, dengan ambang turun dari 24 m ke 15 m ke 6 m (13.3); batas yang disepakati belum berlaku (13.6); angka kapal asing sangat bergantung definisi (13.5).	Banyak angka berasal dari media atau pemerintah Vietnam; status kartu Oktober 2026 belum terkonfirmasi.
Jepang (Bab XIV)	Kekuatan koperasi terletak pada fungsi penjualan bersama dan pasokan, bukan kredit (14.1); nelayan di pulau terluar tidak selalu aset keamanan di titik paling rawan (14.7).	Hanya sumber terbuka; kinerja koperasi menghadapi larangan impor tidak dibahas langsung oleh sumber.

Kasus	Pelajaran utama (bacaan penulis)	Batas bukti
Tiongkok (Bab XV)	Kata dalam dokumen bersama berkonsekuensi tafsir (15.6); ekonomi dan diplomasi berjalan di dua jalur paralel (15.8); urutan penataan pesisir lebih penting daripada angkanya (15.9).	Data skala dan armada saling bertentangan (15.1); tidak ada bukti pengaruh kerja sama ekonomi terhadap sikap politik.
Thailand dan Malaysia (Bab XVI)	Penataan armada dan penataan awak adalah dua pekerjaan berbeda (16.3); batas yang pasti butuh waktu bertahun-tahun (16.7).	Beberapa dokumen primer tidak terbuka; zonasi Malaysia ada dalam dua versi.
Pasar UE–AS (Bab XVII)	Alat tangkap, pencatatan, pelabuhan, dan kondisi awak menentukan akses pasar; beban kepatuhan jatuh pada nelayan kecil (17.8).	Banyak angka berselisih antarsumber (Tabel 17.3); tidak ada bukti penolakan atas perikanan Natuna.

Sumber: disusun penulis dari isi Bab XII–XVII; sumber primer tiap butir tercantum pada bagian bab yang dirujuk.

18.3 Empat Pola Lintas Kasus

Pola pertama: hak tidak sama dengan kehadiran. Bab XII menunjukkan Filipina memegang putusan 2016 tetapi nelayannya tetap menghadapi gangguan di Scarborough dan Second Thomas Shoal (12.2–12.3). Bab XV memperlihatkan Tiongkok memadukan armada ikan, penjaga pantai, dan moratorium di perairan yang disengketakan (15.3, 15.7). Bab XIV menambahkan koreksi: kehadiran nelayan tidak selalu aset, karena di Senkaku keselamatan nelayan dan risiko eskalasi dapat membuat negara memilih jarak (14.7). Bacaan penulis: bagi Natuna

Utara, kampung nelayan yang diharapkan menambah kehadiran perlu disertai keputusan tentang kapan nelayan melapor, kapan mundur, dan siapa menanggung risikonya, sebagaimana diusulkan di 14.7.

Pola kedua: tekanan pasar mempercepat penataan armada, tetapi biayanya berpindah. Thailand membenahi hukum dan pemantauan armada dalam sekitar empat tahun setelah kartu kuning 2015 (16.1–16.2), namun kondisi kerja di kapal menjadi titik lemah yang tersisa (16.3). Vietnam membangun daftar kapal dan VMS secara bertahap dan masih berkartu kuning menurut sumber yang dibaca (13.2–13.3). Bab XVII menambahkan bahwa rezim AS menolak perikanan berdasarkan alat tangkap, bahwa SIMP memeriksa sebagian kecil impor, dan bahwa beban pencatatan dan ketertelusuran cenderung jatuh pada nelayan kecil (17.4, 17.5, 17.8). Bacaan penulis: pelajaran bagi Indonesia adalah menyiapkan pencatatan dan kondisi awak sebelum penilaian pasar datang, bukan sesudahnya.

Pola ketiga: batas yang pasti butuh waktu lama dan tidak menggantikan kehadiran. Perundingan batas ZEE dengan Filipina berlangsung dari Juni 1994 sampai berlaku 2019, dengan Vietnam lebih dari dua belas tahun dan belum terverifikasi berlaku, dan traktat laut teritorial dengan Malaysia dicapai setelah hampir dua dekade (12.8, 13.6, 16.7). Patroli terkoordinasi dan hotline dapat menerjemahkan batas menjadi perilaku di laut, tetapi sumber tidak menunjukkan bahwa keduanya menggantikan kehadiran nasional di titik paling diperebutkan (12.8, 13.9).

Pola keempat: lembaga perantara menentukan apakah fasilitas dipakai. Koperasi perikanan Jepang bertumpu pada lelang bersama, penagihan, pasokan, dan bimbingan, dan reformasi 2018 memperlihatkan bahwa keistimewaan kelembagaan perlu dipasangkan dengan kewajiban memanfaatkan sumber daya

secara layak (14.1, 14.4). Jepang juga menjawab penyusutan nelayan dengan menambah sumber pendapatan komunitas, tidak hanya produksi (14.5). Bacaan penulis: bagi KNMP, ukuran keberhasilan koperasi lebih informatif bila menanyakan apakah penjualan bersama dan pasokan benar-benar berjalan, daripada apakah badan hukumnya berdiri.

18.4 Menimbang KNMP

Penilaian KNMP sendiri ada di Bab XI dan tidak diulang di sini. Yang ditambahkan perbandingan ini adalah cermin. Bab VIII mencatat bahwa infrastruktur KNMP lemah pada dimensi sea power, dan Bab IX serta X menawarkan kehadiran nelayan dan modernisasi kapal sebagai jawabannya. Perbandingan tidak membatalkan argumen itu, tetapi menambah dua syarat. Pertama, kehadiran perlu disertai protokol keselamatan dan keputusan risiko (Jepang, 14.7). Kedua, kehadiran dan pemanfaatan ekonomi bergantung pada pencatatan, alat tangkap, dan kondisi awak yang dapat diperiksa pasar (Thailand, Vietnam, AS).

Satu hal perlu ditegaskan. Pada 3 Juli 2026, sumber yang dikutip di Bab VIII tidak menyebut satu pun lokasi KNMP yang beroperasi penuh, dengan target akhir 2026 untuk 65 lokasi pertama (Bisnis.com, 2026a). Pelajaran dari negara lain karena itu berlaku untuk perancangan dan pengawasan fase berikutnya, bukan untuk menilai hasil program yang belum berjalan penuh.

18.5 Dari Pelajaran ke Indikator yang Dapat Diuji

Bab VIII menyarankan agar keberhasilan KNMP diukur dari lokasi yang benar-benar beroperasi, bukan dari jumlah bangunan. Tabel 18.2 melanjutkan arah itu dengan calon indikator yang diturunkan dari perbandingan. Semuanya adalah usulan penulis untuk diuji, bukan ketentuan resmi, dan buku ini tidak mengklaim bahwa program memilikinya.

Tabel 18.2 Calon indikator yang diturunkan dari pelajaran perbandingan (usulan penulis)

Calon indikator	Dimensi	Asal pelajaran
Jumlah lokasi KNMP yang beroperasi dan mencatat pendaratan secara rutin	Blue economy	Bab VIII; 17.8; 12.5
Berjalannya penjualan bersama dan pasokan input oleh koperasi lokasi	Human security, blue economy	14.1; 14.4
Adanya kontrak tertulis, upah, dan jam istirahat awak pada kapal yang dilayani	Human security	16.3; 17.9
Adanya protokol lapor dan mundur bagi nelayan di Natuna Utara, beserta penanggung risiko	Marine safety, sea power	14.7; 12.3
Tersedianya data alat tangkap dan tangkapan sampingan per lokasi	Blue economy	17.4; 17.8
Satu definisi baku dan tahun acuan untuk data kapal asing dan kapal Vietnam	Sea power	13.5

Sumber: usulan penulis; kolom ketiga menunjuk bagian buku tempat dasar pelajaran dibahas.

18.6 Batas Kesimpulan

Beberapa batas perlu dinyatakan. Pertama, perbandingan ini tidak menunjukkan bahwa kebijakan negara lain berhasil atau gagal, hanya apa yang dicatat sumber. Kedua, sebagian angka di Bab XII sampai XVII berasal dari ringkasan halaman web, dan angka kunci sebaiknya dicek ulang pada sumber primer sebelum naik cetak. Ketiga, beberapa status belum terverifikasi per Oktober 2026, yaitu Kode Etik Laut Cina Selatan, ratifikasi batas ZEE Indonesia–Vietnam, daftar kartu Komisi Eropa, riwayat kartu Indonesia, larangan impor

seafood Jepang oleh Tiongkok, dan pelabuhan Natuna yang dibiayai JICA sesudah Agustus 2024. Keempat, teks Konvensi ILO 188 tidak dibaca langsung, dan tanggal ratifikasinya perlu dikonfirmasi lewat NORMLEX. Hal-hal yang perlu dipantau dikumpulkan di Kotak 19.1.

BAB XIX

LAUT YANG BELUM SELESAI DICERITAKAN

19.1 Merangkai Kembali Benang Cerita: dari Djuanda ke Kampung Nelayan Merah Putih

Buku ini dimulai dengan sebuah pertanyaan yang mengusik: mengapa sebuah program pembangunan dermaga dan cold storage di kampung nelayan terpencil layak disebut sebagai bagian dari kepentingan nasional maritim Indonesia? Setelah delapan belas bab, jawabannya kini bisa dirangkai secara utuh. Pada 13 Desember 1957, Perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja mengubah cara dunia memandang laut Nusantara dari kumpulan pulau yang dipisahkan laut bebas, menjadi satu kesatuan wilayah kedaulatan. Keberanian itu, dalam bahasa Morgenthau, adalah tindakan realis paling murni: memperluas power lewat diplomasi dan hukum, bukan senjata. Tujuh dekade kemudian, keberanian yang sama dengan wujud yang jauh berbeda muncul

kembali dalam bentuk dermaga, koperasi, dan kapal modern yang dibangun di kampung-kampung nelayan dari Purworejo hingga Papua. Matriks Bueger yang dipakai sepanjang buku ini menunjukkan bahwa kepentingan nasional maritim Indonesia hari ini tersebar di empat dimensi yang saling terkait sea power, marine safety, blue economy, dan human security dengan bobot yang bergeser dari generasi ke generasi, tetapi akar yang sama: keyakinan bahwa laut bukan batas, melainkan wilayah yang harus dihuni, dijaga, dan dimanfaatkan secara aktif.

Gambar 19.1 Peta Ringkas: dari Djuanda ke Kampung Nelayan Merah Putih



Sumber: sintesis penulis berdasarkan Bab I–XI buku ini.

19.2 Apa Artinya bagi Indonesia Hari Ini dan Esok

Bagi Indonesia hari ini, benang cerita ini punya arti praktis. Ia berarti bahwa kebijakan sesederhana pembangunan cold storage di sebuah kampung nelayan tidak pernah benar-benar sederhana ia adalah kelanjutan dari perjuangan yang dimulai jauh sebelum kemandirian ekonomi menjadi prioritas, saat yang dipertaruhkan adalah pengakuan dunia atas keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan yang utuh. Ia juga berarti bahwa kesejahteraan nelayan bukan sekadar agenda sosial yang terpisah dari kedaulatan, melainkan salah satu wujud paling nyata dari kedaulatan itu sendiri karena nelayan yang sejahtera dan hadir di lautnya adalah pertahanan yang tidak bisa digantikan sepenuhnya oleh kapal perang. Bagi Indonesia esok, artinya adalah kewaspadaan: bahwa penekanan pada ekonomi biru dan swasembada pangan, sebagaimana ditunjukkan Bab XI, tidak

boleh membuat dimensi sea power dan marine safety terabaikan, sebab kepentingan nasional maritim yang utuh memerlukan keempat dimensi itu berjalan seimbang, bukan bergantian mendapat giliran sorotan politik.

Kotak 19.1

Lima Hal yang Layak Dipantau, 2026–2029

Bagian ini adalah analisis penulis. Setiap butir bertumpu pada fakta bertanggal yang dikutip di bab-bab sebelumnya, tetapi urutan dan penekanannya adalah pilihan penulis.

Pertama, selisih antara "dibangun" dan "beroperasi". Target 65 lokasi tahap I beroperasi penuh pada akhir 2026 (Bisnis.com, 2026a) adalah ujian pertama bagi klaim program ini. Kedua, satu angka resmi. Selama 1.000, 1.269, 1.369, 1.386, dan 5.000 beredar tanpa penjelasan hubungan satu sama lain (Bisnis.com, 2026a, 2026b, 2026c), sulit menilai kemajuan secara jujur. Ketiga, Nilai Tukar Nelayan: dari sekitar 103 menuju di atas 120 dalam dua tahun, jika program berjalan baik, sebagaimana disampaikan Menko Pangan (Bisnis.com, 2026c). Angka ini layak diikuti karena mengukur kesejahteraan, bukan beton.

Keempat, nasib perjanjian batas ZEE dengan Vietnam, yang hingga Juli 2025 belum diberlakukan secara formal (Darmawan & Bradford, 2025). Kelima, bagaimana kerangka penangkapan terukur dalam PP Nomor 11 Tahun 2023 (Republik Indonesia, 2023) bertemu dengan nelayan kecil di kampung-kampung yang dibangun. Soal kelima ini masih pertanyaan terbuka bagi buku ini, karena isi teknis PP tersebut tidak diuraikan di sini.

19.3 Pekerjaan Rumah yang Belum Tuntas

Buku ini ditutup bukan dengan kesimpulan yang final, melainkan dengan daftar pekerjaan rumah yang masih terbuka bagi pembuat kebijakan dan pembaca. Bagi pembuat kebijakan: bagaimana mengisi kekosongan koordinasi kemaritiman pascabubarnya Kemenko Marves, bagaimana memastikan program seperti KNMP dan modernisasi kapal benar-benar sampai ke nelayan kecil dan tradisional, dan bagaimana menutup kesenjangan implementasi yang berulang kali muncul dalam buku ini dari PSMA hingga asuransi nelayan. Bagi pembaca: bagaimana terus mengawal agar kepentingan nasional maritim Indonesia tidak berhenti menjadi wacana di ruang rapat, melainkan benar-benar dirasakan oleh nelayan yang setiap hari menghadapi laut yang sama yang pernah diperjuangkan Djuanda tujuh dekade lalu. Laut Indonesia, sebagaimana judul bab ini menegaskan, memang belum selesai diceritakan dan mungkin memang tidak akan pernah benar-benar selesai, selama laut itu sendiri terus bergerak, berubah, dan menuntut perhatian baru dari setiap generasi yang mewarisinya.

LAMPIRAN

Tiga lampiran berikut disusun sebagai alat bantu pembaca: glosarium istilah, garis waktu peristiwa, dan daftar peraturan perundang-undangan yang dirujuk sepanjang buku.

Lampiran A Glosarium dan Daftar Singkatan

Daftar berikut merangkum istilah teknis, singkatan, dan nama lembaga yang muncul berulang kali sepanjang buku ini, disusun alfabetis untuk memudahkan pembaca yang ingin memeriksa kembali arti sebuah singkatan tanpa harus menelusuri ulang bab tempat istilah itu pertama kali muncul.

Istilah/Singkatan	Definisi
AIS	Automatic Identification System, sistem identifikasi otomatis kapal berbasis radio, pelengkap VMS untuk keselamatan pelayaran.
AKP	Awak Kapal Perikanan, pekerja yang bertugas di atas kapal penangkap ikan.
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations, organisasi regional negara-negara Asia Tenggara.
Asta Cita	Delapan misi utama Presiden Prabowo Subianto dan Wakil Presiden Gibran Rakabuming Raka periode 2024–2029, dimuat dalam RPJMN 2025–2029.
Bakamla	Badan Keamanan Laut, lembaga nonkementerian yang menyinergikan patroli dan keamanan laut Indonesia, dibentuk 2014.
Bakorkamla	Badan Koordinasi Keamanan Laut, pendahulu Bakamla, dibentuk 2005, digantikan Bakamla pada 2014.

Istilah/Singkatan	Definisi
BFAR	Bureau of Fisheries and Aquatic Resources, lembaga pemerintah Filipina yang membidangi perikanan.
BPK	Badan Pemeriksa Keuangan, lembaga negara pemeriksa pengelolaan keuangan negara Indonesia.
BPS	Badan Pusat Statistik, lembaga pemerintah nonkementerian penyedia data statistik resmi Indonesia.
Blue economy	Ekonomi biru, salah satu dari empat dimensi matriks Bueger; pemanfaatan ekonomi sumber daya laut secara berkelanjutan.
CDS	Catch Documentation Scheme, skema dokumentasi tangkapan, digunakan Uni Eropa dan Jepang untuk melacak asal-usul produk perikanan.
CTI-CFF	Coral Triangle Initiative on Coral Reefs, Fisheries and Food Security, kerja sama enam negara untuk konservasi kawasan segitiga karang.
EEZ / ZEE	Exclusive Economic Zone / Zona Ekonomi Eksklusif, zona laut sejauh 200 mil dari garis pangkal tempat negara pantai memiliki hak berdaulat atas sumber daya.
FAO	Food and Agriculture Organization, badan pangan dan pertanian PBB, memegang peran sentral dalam tata kelola perikanan global.
GT	Gross Tonnage, satuan ukuran volume internal kapal, dipakai untuk mengklasifikasikan ukuran kapal perikanan.
Human security	Keamanan manusia, salah satu dari empat dimensi matriks Bueger; kesejahteraan dan ketahanan pangan masyarakat pesisir.

Istilah/Singkatan	Definisi
IFTP	International Fisheries Trade Permit, izin yang wajib dimiliki importir produk perikanan ke Amerika Serikat di bawah skema SIMP.
ILO	International Labour Organization, badan perburuhan internasional PBB, penerbit Konvensi Nomor 188 tentang Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan.
IMO	International Maritime Organization, badan khusus PBB untuk keselamatan pelayaran dan pencegahan pencemaran laut.
IORA	Indian Ocean Rim Association, forum kerja sama negara-negara di sekeliling Samudra Hindia.
IOTC	Indian Ocean Tuna Commission, organisasi pengelolaan perikanan regional untuk tuna di Samudra Hindia.
IPOA-IUU	International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate IUU Fishing, instrumen FAO 2001 pemberantasan IUU fishing.
IUU Fishing	Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing, penangkapan ikan ilegal, tidak dilaporkan, dan tidak diatur.
JTB	Jumlah Tangkapan yang Diperbolehkan, batas kuota tangkap ikan pada suatu WPP berdasarkan estimasi potensi sumber daya.
Kemenko Marves	Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, kementerian koordinator era 2014–2024, dihapuskan Oktober 2024.
Kemenko Pangan	Kementerian Koordinator Bidang Pangan, kementerian koordinator era Prabowo-Gibran yang membawahi koordinasi program ketahanan pangan, termasuk KNMP.

Istilah/Singkatan	Definisi
Kepmen	Keputusan Menteri, salah satu instrumen hukum tingkat kementerian, umumnya bersifat penetapan (bukan pengaturan umum).
KIARA	Koalisi Rakyat untuk Keadilan Perikanan, organisasi masyarakat sipil pemerhati isu nelayan dan perikanan Indonesia.
KKP	Kementerian Kelautan dan Perikanan, kementerian yang membidangi urusan kelautan dan perikanan Indonesia.
KNMP	Kampung Nelayan Merah Putih, program pembangunan infrastruktur perikanan terintegrasi di kampung nelayan, digagas 2025.
KNTI	Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia, organisasi masyarakat sipil yang mewadahi nelayan tradisional Indonesia.
Kopdes Merah Putih	Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih, program koperasi nasional yang dicanangkan lewat Inpres 9/2025.
Marine safety	Keselamatan pelayaran, salah satu dari empat dimensi matriks Bueger; keselamatan kapal, awak kapal, dan pelabuhan.
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, konvensi IMO pencegahan pencemaran laut oleh kapal.
NKRI	Negara Kesatuan Republik Indonesia.
Permen	Peraturan Menteri, instrumen hukum tingkat kementerian yang bersifat mengatur (regeling).
PNPM Mandiri KP	Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Kelautan dan Perikanan, program pemberdayaan nelayan era 2007–2011.

Istilah/Singkatan	Definisi
Polair	Kepolisian Perairan dan Udara, satuan kepolisian yang salah satu tugasnya berpatroli di perairan Indonesia.
PP	Peraturan Pemerintah, instrumen hukum pelaksana undang-undang, ditetapkan Presiden.
Perpres	Peraturan Presiden, instrumen hukum yang ditetapkan Presiden untuk melaksanakan perintah undang-undang atau menyelenggarakan kekuasaan pemerintahan.
Perpu	Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, instrumen hukum setingkat undang-undang yang diterbitkan Presiden dalam keadaan mendesak.
PSDKP	Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan, direktorat jenderal KKP yang membidangi pengawasan dan penegakan hukum di laut.
PSMA	Port State Measures Agreement, perjanjian FAO 2009 tentang tindakan negara pelabuhan untuk memberantas IUU fishing, mengikat sejak 2016.
RAN	Rencana Aksi Nasional, dokumen perencanaan aksi lintas kementerian/lembaga untuk isu tertentu, misalnya RAN IUU Fishing 2025–2029.
RFMO	Regional Fisheries Management Organization, organisasi pengelolaan perikanan regional, misalnya IOTC.
RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional, dokumen perencanaan pembangunan nasional lima tahunan.
RPOA-IUU	Regional Plan of Action to Promote Responsible Fishing Practices Including Combating IUU Fishing, kerja sama regional Asia Tenggara, disepakati di Bali 2007.

Istilah/Singkatan	Definisi
Sea power	Kekuatan laut, salah satu dari empat dimensi matriks Bueger; kekuatan militer dan penegakan kedaulatan di laut.
SDG	Sustainable Development Goals, Tujuan Pembangunan Berkelanjutan PBB, termasuk SDG 14 tentang kehidupan di bawah air.
SIMP	Seafood Import Monitoring Program, program pemantauan impor produk perikanan Amerika Serikat, berlaku sejak 2018.
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea, konvensi IMO tentang keselamatan jiwa di laut.
TNI AL	Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut.
TZMKO	Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939, ordonansi kolonial Hindia Belanda tentang laut teritorial 3 mil laut.
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea, Konvensi Hukum Laut PBB, ditandatangani 1982 di Montego Bay, Jamaika.
UU	Undang-Undang, instrumen hukum tingkat nasional yang dibentuk DPR bersama Presiden.
VMS	Vessel Monitoring System, Sistem Pemantauan Kapal Perikanan berbasis satelit, wajib bagi kapal perikanan berukuran tertentu.
Wawasan Nusantara	Cara pandang bangsa Indonesia yang menyatukan darat, laut, dan udara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial-budaya, dan pertahanan-keamanan.
WPP(-NRI)	Wilayah Pengelolaan Perikanan (Negara Republik Indonesia), sebelas pembagian wilayah perairan Indonesia untuk pengelolaan perikanan.

Istilah/Singkatan	Definisi
WTO	World Trade Organization, Organisasi Perdagangan Dunia, penerbit Perjanjian Subsidi Perikanan yang berlaku sejak September 2025.

Sumber: disusun penulis berdasarkan uraian dalam buku ini dan rujukan pada Daftar Pustaka.

Lampiran B Garis Waktu (Kronologi)

Garis waktu berikut menyusun ulang seluruh peristiwa, regulasi, dan publikasi akademik yang dibahas buku ini secara kronologis dari Sumpah Palapa pada abad ke-14 hingga ratifikasi Konvensi ILO 188 pada 2026 sehingga pembaca dapat melihat sekaligus rentang waktu hampir tujuh abad yang menghubungkan cita-cita kesatuan Nusantara dengan kebijakan kelautan Indonesia hari ini.

Tahun	Peristiwa
1336	Sumpah Palapa oleh Mahapatih Gadjah Mada (Bab III.5)
1365	Kakawin Nagarakertagama karya Mpu Prapanca mencatat istilah "Nusantara" (Bab III.5)
1939	Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie (TZMKO) diberlakukan Hindia Belanda (Bab III.1)
1945	Proklamasi Kemerdekaan Indonesia; TZMKO tetap berlaku (Bab III.1)
1956	Keputusan PM Nomor 400/P.M./1956 membentuk panitia hukum laut (Bab III.2)
13 Des 1957	Deklarasi Djuanda diumumkan di Pejambon, Jakarta (Bab III.3)
1960	UU Nomor 4/Prp/1960 tentang Perairan Indonesia mengukuhkan Deklarasi Djuanda (Bab III.3)
1982	UNCLOS ditandatangani di Montego Bay, Jamaika, 10 Desember (Bab III.6)
1985	UU Nomor 17 Tahun 1985 meratifikasi UNCLOS (Bab III.6, VI.2)
1995	FAO menerbitkan Kode Etik Perikanan yang Bertanggung Jawab (Bab V.1)
1996	UU Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Bab VI.3)

Tahun	Peristiwa
2001	IPOA-IUU diadopsi FAO; Keppres 126/2001 menetapkan Hari Nusantara (Bab III.6, V.2)
2004	UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan (Bab VI.3)
2005	Bakorkamla dibentuk lewat Perpres 81/2005 (Bab VII.3)
2007	RPOA-IUU disepakati di Bali; PSMA diadopsi FAO; PNPM Mandiri KP diluncurkan (Bab V.4, I.2)
2009	UU Nomor 45 Tahun 2009 mengubah UU Perikanan; CTI-CFF diluncurkan (Bab V.4, VI.3)
2010	Program Minapolitan dan "Revolusi Biru" KKP diluncurkan (Bab I.2)
2014	UNCLOS: 12 mil; UU 32/2014 Kelautan; Bakamla dibentuk; Poros Maritim Dunia dicanangkan Presiden Joko Widodo di Naypyidaw, November; Permen 18/2014 WPP-NRI (Bab V.5, VI.3, VII.3)
2015	Christian Bueger menerbitkan "What is maritime security?" di jurnal Marine Policy (Bab IV.1)
5 Jun 2016	PSMA mulai berlaku secara internasional (Bab V.2)
2016	Perpres 43/2016 ratifikasi PSMA; UU 7/2016 Perlindungan Nelayan; Permen 18/2016 asuransi nelayan; SIMP AS mulai berlaku penuh (Bab VI, IX.4, X.7)
12 Jul 2016	Putusan Arbitrase Laut Cina Selatan, PCA Case 2013-19 (Kotak 6.1)
2017	Perpres 16/2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia, lima pilar Poros Maritim Dunia (Bab V.5)
8 Jun 2017	Data VMS Indonesia dibuka ke publik lewat Global Fishing Watch (Kotak 10.1)

Tahun	Peristiwa
2019	Permen 39/2019 pelaksanaan PSMA domestik (Bab VI.5.1)
19 Des 2019	Sekitar 60 kapal ikan Tiongkok dikawal penjaga pantai memasuki ZEE Natuna hingga 6 Jan 2020 (Kotak 6.1)
26 Mei 2020	Nota verbal Indonesia kepada Sekjen PBB menolak sembilan garis putus-putus (Kotak 6.1)
2022	PP 13/2022 keamanan laut; Perpres 34/2022 Rencana Aksi Kebijakan Kelautan; WTO menyepakati Perjanjian Subsidi Perikanan, Juni (Bab V.2, VII.3)
6 Mar 2023	PP 11/2023 tentang Penangkapan Ikan Terukur ditetapkan dan diundangkan (Kotak 6.3)
2023	UU 6/2023 (Cipta Kerja) mengubah sejumlah UU sektor kelautan; kajian The Habibie Center soal 18 instansi maritim (Bab VII.3)
Okt 2024	Kabinet Prabowo–Gibran dibentuk; Kemenko Marves dihapuskan; Perpres 193/2024 tentang KKP (Bab V.5, VII.2)
2025	Perpres 12/2025 RPJMN 2025–2029; Kepmen 42/2025 dan 55/2025 lokasi KNMP; Kepmen 79/2025 RAN IUU Fishing; Inpres dan Keppres 9/2025 Koperasi Merah Putih (Bab VI, VII, VIII, IX)
11 Jun 2025	FAO merilis penilaian 2.570 stok ikan laut: 64,5% berkelanjutan (Kotak 5.1)
14 Jul 2025	Menlu Filipina menyebut empat isu terbuka dalam perundingan COC (Kotak 5.2)
26 Ags 2025	Menteri KKP meninjau usulan KNMP di Desa Cemaga Utara, Natuna (Kotak 8.3)
15 Sep 2025	Perjanjian Subsidi Perikanan WTO mulai berlaku (Bab V.2)
7–10 Jan 2026	BMKG memperingatkan gelombang 4–6 meter di Laut Natuna Utara (Kotak 9.3)

Tahun	Peristiwa
29 Jan 2026	Menlu ASEAN di Cebu menegaskan komitmen menuntaskan COC pada 2026 (Kotak 5.2)
13 Feb 2026	Menko Pangan: 85 dari 100 desa nelayan selesai; anggaran sekitar Rp22,5 triliun untuk 1.000 KNMP (Kotak 8.4)
7 Apr 2026	Menteri KKP: 100 lokasi KNMP diperkirakan selesai akhir Mei (Kotak 8.4)
24 Apr 2026	KKP membuka rekrutmen pengelola KNMP: 5.476 kebutuhan, 118.676 pendaftar (Kotak 8.5)
1 Mei 2026	Presiden Prabowo menandatangani Perpres 25/2026 ratifikasi Konvensi ILO 188; umumkan target 1.386 kampung nelayan (Bab IX.7, X.4)
2 Mei 2026	65 lokasi KNMP tahap I dilaporkan selesai dibangun; Kepmen KP 20/2026 membentuk satgas (Kotak 8.2)
Jun 2026	Indonesia menyerahkan instrumen ratifikasi Konvensi ILO 188 ke Direktur Jenderal ILO di Jenewa (Bab IX.7)
27 Jun 2026	Bupati Natuna: KKP menyetujui 18 lokasi KNMP di Natuna (Kotak 8.3)
3 Jul 2026	Menteri Trenggono: 65 KNMP selesai, 35 masih dibangun (Kotak 8.2)
4 Jul 2026	KNMP Cemaga Utara dilaporkan 96 persen, target beroperasi akhir Juli (Kotak 8.3)
8 Jul 2026	Wamen KKP menargetkan 1.269 KNMP beroperasi tahun 2026 (Kotak 8.2)
22 Jul 2026	Menko Pangan: 1.369 KNMP hingga akhir 2026, 5.000 pada 2029 (Kotak 8.2)
14 Ags 2026	Data uji coba hingga tanggal ini: 65 KNMP tahap I mengirim 273,6 ton ikan senilai Rp11,10 miliar (Kotak 10.2)

Tahun	Peristiwa
25 Sep 2026	SKB pengelolaan KNMP bersama PT Agrinas Jaladri Nusantara dan KDKMP ditandatangani di Sinjai (Kotak 8.5)

Sumber: disusun penulis berdasarkan uraian dalam buku ini dan rujukan pada Daftar Pustaka.

Lampiran C Daftar Peraturan Perundang-undangan yang Dirujuk

Daftar berikut mengelompokkan seluruh instrumen hukum yang dirujuk buku ini berdasarkan jenis dan hierarkinya, dari instrumen internasional hingga peraturan menteri, sebagai pelengkap penjelasan hierarki hukum di Bab VI.

Instrumen Internasional

- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982.
- FAO Agreement on Port State Measures (PSMA), 2009 (berlaku 2016).
- WTO Agreement on Fisheries Subsidies, 2022 (berlaku 2025).
- ILO Convention No. 188 concerning Work in Fishing, 2007.

Undang-Undang

- UU Nomor 4/Prp/1960 tentang Perairan Indonesia (dicabut).
- UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan UNCLOS.
- UU Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (dicabut).
- UU Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan.
- UU Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan UU Nomor 31 Tahun 2004.
- UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.
- UU Nomor 7 Tahun 2016 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam.
- UU Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Perpu Cipta Kerja menjadi Undang-Undang.

Peraturan Pemerintah

- PP Nomor 13 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Keamanan dan Keselamatan di Laut.

Peraturan/Keputusan Presiden dan Instruksi Presiden

- Keppres Nomor 126 Tahun 2001 tentang Hari Nusantara.
- Perpres Nomor 81 Tahun 2005 tentang Bakorkamla.
- Perpres Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.
- Perpres Nomor 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia 2021–2025.

- Perpres Nomor 43 Tahun 2016 tentang Pengesahan PSMA.
- Perpres Nomor 193 Tahun 2024 tentang Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025–2029.
- Perpres Nomor 25 Tahun 2026 tentang Ratifikasi Konvensi ILO Nomor 188.
- Inpres Nomor 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih.
- Keppres Nomor 9 Tahun 2025 tentang Satuan Tugas Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih.

Peraturan/Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan

- Permen KP Nomor PER.01/MEN/2009 tentang WPP (dicabut).
- Permen KP Nomor 18/PERMEN-KP/2014 tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara RI.
- Permen KP Nomor 18 Tahun 2016 tentang Jaminan Perlindungan atas Risiko kepada Nelayan.
- Permen KP Nomor 39/PERMEN-KP/2019 tentang Pelaksanaan Ketentuan Negara Pelabuhan.
- Permen KP Nomor 33 Tahun 2023 tentang Pengelolaan Hasil Sedimentasi di Laut.
- Permen KP Nomor 2 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja KKP.
- Kepmen KP Nomor 19 Tahun 2022 tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan.
- Kepmen KP Nomor 42 Tahun 2025 tentang Calon Lokasi KNMP (direvisi).
- Kepmen KP Nomor 55 Tahun 2025 tentang Calon Lokasi KNMP Tahap I.
- Kepmen KP Nomor 79 Tahun 2025 tentang RAN Pemberantasan IUU Fishing 2025–2029.
- Surat Edaran KKP Nomor 2403/2024 tentang Transisi Kebijakan Penangkapan Ikan Terukur.

Lampiran D Profil Singkat Tokoh Kunci

Sembilan sosok berikut disebut berulang kali di sepanjang buku ini, dari peristiwa 1957 hingga pelaksanaan program di lapangan hari ini. Profil ringkas ini disusun untuk membantu pembaca menempatkan setiap nama pada konteks perannya masing-masing.

Djuanda Kartawidjaja (1911–1963)

Perdana Menteri Republik Indonesia, Kabinet Karya, 1957–1959

Djuanda menjabat sebagai Perdana Menteri sekaligus Menteri Pertahanan dalam Kabinet Karya ketika ia mengumumkan Deklarasi Djuanda pada 13 Desember 1957 pernyataan sepihak yang mengubah cara Indonesia memandang lautnya sendiri, dari sekadar ruang di antara pulau menjadi wilayah kedaulatan yang menyatu dengan daratan. Ia kelak dianugerahi gelar Pahlawan Nasional, dan namanya diabadikan sebagai nama bandar udara internasional di Bandung (Wikipedia, t.t., "Djuanda Kartawidjaja").

Chaerul Saleh

Menteri Negara Urusan Veteran, Kabinet Karya, 1957

Sebagai menteri yang membidangi urusan veteran, Chaerul Saleh dikenal sebagai salah satu tokoh yang mendesak percepatan penyusunan rancangan undang-undang laut teritorial yang lebih sesuai dengan kepentingan nasional pasca-kemerdekaan, mendorong panitia yang dibentuk sejak 1956 agar tidak berlarut-larut menuntaskan naskah yang kelak menjadi dasar Deklarasi Djuanda (Historia.id, t.t., "Chairul Saleh dan Laut Teritorial Indonesia").

Mochtar Kusumaatmadja (1929–2021)

Perancang konsep hukum Deklarasi Djuanda; kelak Menteri Kehakiman dan Menteri Luar Negeri

Sebagai anggota panitia interdepartemental yang ditugaskan menyusun rancangan hukum laut nasional, Mochtar Kusumaatmadja-lah yang merumuskan argumen hukum di balik konsep negara kepulauan (archipelagic state) yang menjadi inti Deklarasi Djuanda. Gagasan itu kelak ia perjuangkan pula di forum internasional hingga diakui dalam UNCLOS 1982, dan atas jasanya ia dianugerahi gelar Pahlawan Nasional pada 2024 (Hukumonline, 2023; ANTARA News, 2024).

Hans J. Morgenthau (1904–1980)

Ilmuwan hubungan internasional, peletak dasar realisme klasik

Melalui karya klasiknya, Politics Among Nations (1948), Morgenthau merumuskan kepentingan nasional sebagai power dan menyusun enam prinsip realisme politik yang menjadi salah satu kerangka analisis paling berpengaruh dalam studi hubungan internasional sepanjang abad kedua puluh — kerangka yang menjadi titik tolak analisis buku ini (Morgenthau, 1948).

Christian Bueger

Profesor Ilmu Politik, University of Copenhagen; salah satu pendiri jaringan riset SafeSeas

Bueger dikenal luas atas kontribusinya merumuskan matriks keamanan maritim yang memetakan empat dimensi — sea power, marine safety, blue economy, dan human security — dalam artikelnya di jurnal Marine Policy (2015), yang menjadi kerangka analisis utama kedua dalam buku ini setelah realisme Morgenthau (Bueger, 2015; SafeSeas, t.t.).

Prabowo Subianto

Presiden Republik Indonesia, 2024–2029

Di bawah pemerintahannya, program Kampung Nelayan Merah Putih diluncurkan sebagai salah satu inisiatif prioritas di sektor kelautan dan perikanan termasuk melalui instruksi langsung untuk mengalihkan pos anggaran yang sempat diblokir Kementerian Keuangan menjadi program ini (detikFinance, 2025) sekaligus menandai babak baru arah kebijakan maritim nasional setelah berakhirnya era Poros Maritim Dunia di bawah pemerintahan sebelumnya.

Sakti Wahyu Trenggono

Menteri Kelautan dan Perikanan, sejak Desember 2020

Menjabat sejak era Kabinet Indonesia Maju dan berlanjut ke Kabinet Merah Putih, Trenggono memimpin KKP melalui sejumlah kebijakan andalan, termasuk penangkapan terukur berbasis kuota dan, belakangan, program Kampung Nelayan Merah Putih (Kompas.com, 2020).

Zulkifli Hasan

Menteri Koordinator Bidang Pangan, Kabinet Merah Putih

Sebagai menteri koordinator yang membawahkan sektor pangan lintas kementerian termasuk kelautan dan perikanan Zulkifli Hasan turut meninjau langsung pelaksanaan program Kampung Nelayan Merah Putih di lapangan, termasuk kunjungan ke lokasi program di Purworejo pada Desember 2025 (Dinas Perumahan, Permukiman, dan Pertanahan Kabupaten Purworejo, 2025).

Trian Yunanda

Staf Ahli Menteri KKP Bidang Ekonomi, Sosial, dan Budaya, sejak Maret 2025

Dengan latar belakang karier di Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap dan pengalaman sebagai komisioner Indonesia untuk sejumlah organisasi pengelolaan perikanan regional (WCPFC, IOTC, CCSBT), Trian Yunanda membawa perspektif teknis-birokratis ke dalam perumusan kebijakan kelautan dan perikanan, termasuk proyeksi pembiayaan program kampung nelayan (ANTARA, 2025c; Kementerian Kelautan dan Perikanan, t.t.).

DAFTAR PUSTAKA

Aben, E. (2018, 10 Januari). Philippines, Indonesia agree to strengthen maritime patrols along porous borders. *Arab News*. https://www.arabnews.com/node/1222446

Adam, D. (2019, 11 November). Majority of global fishing subsidies harmful, report finds. *Dialogue Earth*. https://dialogue.earth/en/ocean/11585-majority-of-global-fishing-subsidies-harmful-report-finds/

Adnan, T. B. T. M. (2026, 21 April). KDN perkukuh keselamatan maritim, tambah kapal MPMS tangani ancaman pencerobohan. *Sinar Harian*. https://www.sinarharian.com.my/article/776620/berita/nasional/video-kdn-perkukuh-keselamatan-maritim-tambah-kapal-mpms-tangani-ancaman-pencerobohan

AFP via Borneo Post. (2026, 6 Februari). Philippines aims to wrap up talks on South China Sea code this year. *The Borneo Post*. https://www.theborneopost.com/2026/02/06/philippines-aims-to-wrap-up-talks-on-south-china-sea-code-this-year/

AFP via Malay Mail. (2026, 20 Juli). Philippine military says China injured sailor in South China Sea clash. *Malay Mail*. https://www.malaymail.com/news/world/2026/07/20/philippine-military-says-china-injured-sailor-in-south-china-sea-clash/228379

Afriady, A., Alam, T. M., & Ismail, M. F. M. A. (2019). Pemanfaatan data angin untuk karakteristik gelombang laut di perairan Natuna berdasarkan data angin tahun 2009–2018. *Buletin Oseanografi Marina, 8*(2), 55–60. https://ejournal.undip.ac.id/index.php/buloma/article/view/25304

Agusman, D. D., & Nurbintoro, D. (2019, 1 Agustus). Indonesia–Philippines EEZ boundary brings certainty, security. *The Jakarta Post*. https://www.thejakartapost.com/academia/2019/08/01/indonesia-philippines-eez-boundary-brings-certainty-security

Alghifari, F. (2016). Analisis Faktor-Faktor Penghambat Ratifikasi Port State Measures Agreement oleh Indonesia Periode 2009–2014. *Journal of International Relations, 2*(4), 143–152.

Al Jazeera. (2021, 28 Mei). *US bans imports from Chinese fishing fleet over labour practices*. https://www.aljazeera.com/amp/news/2021/5/28/us-bans-imports-from-chinese-fishing-fleet-over-labour-practices

Alkaff, S. H. B. O. (2025, 13 Maret). *Revitalising Indonesia's waters: The impact of Indonesia-China fisheries cooperation* (RSIS Commentary No. 031/2025). S. Rajaratnam School of International Studies. https://rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2025/03/IP25031.pdf

Añasco, N. C. (2025). Food security in the context of Philippine fisheries [Presentasi]. *Institute for Global Environmental Strategies.* https://www.iges.or.jp/sites/default/files/2025-03/Nathaniel%20C.%20A%C3%B1asco_FoodSecurity_PhilippineFisheries_NCAnasco5.pdf

Ando, T. (2002, Juli). Fishery co-operatives: Economic powerhouses. *Samudra Report*, 40–44. International Collective in Support of Fishworkers. https://icsf.net/?p=46562

ANTARA. (2025b). *KKP, Organisasi Tuna Dunia IOTC Wajibkan Kapal Penangkap Pakai VMS.* https://www.antaranews.com/berita/4807689/kkp-organisasi-tuna-dunia-iotc-wajibkan-kapal-penangkap-pakai-vms

ANTARA. (2025c, 16 Juni). *Pembangunan Kampung Nelayan Merah Putih Butuh Anggaran Rp24,2 Triliun.* https://www.antaranews.com/berita/4903441/pembangunan-kampung-nelayan-merah-putih-butuh-anggaran-rp242-triliun

ANTARA. (2025d, 6 November). *KKP Amankan 41 Kapal Pencuri Ikan di Laut Natuna Utara Sepanjang 2025.* https://www.antaranews.com/berita/5223921/kkp-amankan-41-kapal-pencuri-ikan-di-laut-natuna-utara-sepanjang-2025

ANTARA. (2025e, 15 Juli). *ASEAN Percepat Pembahasan Kode Etik Laut China Selatan Jelang 2026.* https://www.antaranews.com/berita/4968321/asean-percepat-pembahasan-kode-etik-laut-china-selatan-jelang-2026

ANTARA (English). (2026a, 1 Mei). *Indonesia Ratifies ILO Convention 188 to Ensure Fishers Protection.* https://en.antaranews.com/news/414316/indonesia-ratifies-ilo-convention-188-to-ensure-fishers-protection

ANTARA (English). (2026b, 8 Juni). *Indonesia to Deposit ILO Fishing Convention Ratification.* https://en.antaranews.com/news/418457/indonesia-to-deposit-ilo-fishing-convention-ratification

ANTARA (English). (2026c, 10 Mei). *Modernisasi Kapal Ikan yang Berkeadilan.* https://m.antaranews.com/amp/berita/5562019/modernisasi-kapal-ikan-yang-berkeadilan

ANTARA (English). (2026d, 30 Januari). *ASEAN Aims to Complete South China Sea CoC by 2026.* https://en.antaranews.com/news/402286/asean-aims-to-complete-south-china-sea-coc-by-2026

ANTARA Jambi. (2026, 11 Juni). *RI Resmi Serahkan Instrumen Asli Ratifikasi Konvensi ILO 188 di Jenewa.* https://jambi.antaranews.com/berita/658679/ri-resmi-serahkan-instrumen-asli-ratifikasi-konvensi-ilo-188-di-jenewa

Antara (Mataram). (2025, 24 September). *RI-EU sign IEU-CEPA, boosting labor market and MSMEs.* https://mataram.antaranews.com/berita/490192/ri-eu-sign-ieu-cepa-boosting-labor-market-and-msmes

ANTARA News. (t.t.-b). Legislator Minta Pengadaan Kapal Modern Diarahkan Cegah Pencurian Ikan. *antaranews.com/tag/kapal-modern.*

ANTARA News. (2024, 12 Desember). *Riwayat Mochtar Kusumaatmadja yang Dianugerahi Pahlawan Nasional.* https://www.antaranews.com/berita/5233365/riwayat-mochtar-kusumaatmadja-yang-dianugerahi-pahlawan-nasional

ANTARA News Kalbar. (t.t.-a). *Menteri Kelautan dan Perikanan Meminta Masukan Perubahan UU 32/2014.* https://kalbar.antaranews.com/berita/558216/menteri-kelautan-dan-perikanan-meminta-masukan-perubahan-uu-32-2014

Antara via Republika. (2017, 26 April). *European Union lauds Indonesia's effort to combat IUU fishing.* https://en.republika.co.id/berita/op0sj6414/european-union-lauds-indonesias-effort-to-combat-iuu-fishing

AP Law Solution. (2026). Regulatory Update: Indonesia Ratifies ILO Convention No. *188 through Presidential Regulation No. 25 of 2026.* https://www.ap-lawsolution.com/actio/regulatory-update-indonesia-ratifies-ilo-convention-no-188-through-presidential-regulation-no-25-of-2026

Arista, G., Jahroh, S., & Indrawan, D. (2022). Mapping fisheries cold chain in Western Java using a value chain perspective. *Jurnal Manajemen dan Agribisnis, 19*(1), 129. https://doi.org/10.17358/jma.19.1.129

Armstrong, J. (2017, 8 Juni). Indonesia's Fishing Vessel Tracking Data Now Available to the Public. *SkyTruth.* https://skytruth.org/2017/06/indonesias-vms-data-available-to-the-public/

Asmara, T. (2019, 2 Agustus). Indonesia, Philippines officially adopt 2014 maritime boundary agreement. *BenarNews*. https://www.benarnews.org/english/news/indonesian/maritime-boundary-08022019133242.html

Associated Press via Arab News. (2019, 4 Mei). Indonesia sinks 51 foreign boats to fight against poaching. *Arab News*. https://www.arabnews.com/node/1492511/amp

Baclig, C. E. (2026, 9 Maret). Philippine fish production falls anew in 2025. *Asia News Network*. https://asianews.network/philippine-fish-production-falls-anew-in-2025/

Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (Basarnas). (t.t.). *Statistik Basarnas 2025*. https://basarnas.go.id/storage/files/shares/Infografis%20Statistik/Statistik%20BASARNAS%202025_Optimized.pdf

Badan Pemeriksa Keuangan (BPK). (2012). *Estimasi kerugian negara akibat IUU fishing [sebagaimana dikutip dalam literatur akademik terkait illegal fishing dan kemaritiman]*.

Badan Pusat Statistik (BPS). (2024). *Data jumlah desa pesisir dan kemiskinan wilayah pesisir Indonesia [sebagaimana dikutip dalam Greennetwork.id, 2024]*.

Baird Maritime. (2026, 29 Mei). *Philippine, Indonesian navies conduct joint maritime border patrol*. https://www.bairdmaritime.com/security/naval/naval-ships/philippine-indonesian-navies-conduct-joint-maritime-border-patrol

Baldıran, S., & Bolat, P. (2025). Christian Bueger'in Deniz Güvenliği Matrisi Yaklaşımıyla Arktik Deniz Güvenliği Tehditlerinin Değerlendirilmesi. *Güvenlik Bilimleri Dergisi, 14*(2), 30–66. https://doi.org/10.28956/gbd.1663010

Bangkok Post. (t.t.-a). *3 new laws push belated fishery reform*. https://www.bangkokpost.com/thailand/general/753496/3-new-laws-push-belated-fishery-reform

Bangkok Post. (t.t.-b). *Fishing sector 'shipshape' ahead of EU scrutiny*. https://www.bangkokpost.com/news/general/1439695/fishing-sector-shipshape-ahead-of-eu-scrutiny

Banks, M. (2019, 11 Januari). EU lifts Thailand's yellow card on tackling illegal fishing. *The Parliament Magazine*. https://www.theparliamentmagazine.eu/news/article/eu-lifts-thailands-yellow-card-on-tackling-illegal-fishing

Bermúdez, Y. (2026, 27 April). EU-Indonesia Comprehensive Economic Partnership Agreement [Surat kepada DG MARE dan DG TRADE]. *Market Advisory Council*. https://marketac.eu/wp-content/uploads/2026/04/MAC-Letter-EU-Indonesia-CEPA-27.04.2026-1.pdf

Bernama-PNA. (2026, 6 Mei). Philippine upbeat on the South China Sea code of conduct as talks intensify. *Bernama*. https://asean.bernama.com/news.php?id=2553484

Bernama/RTM. (2026, 28 April). Kuota subsidi 50 liter sehari nelayan kekal, belum ada penambahan. *RTM Berita*. https://berita.rtm.gov.my/nasional/senarai-berita-nasional/senarai-artikel/kuota-subsidi-50-liter-sehari-nelayan-kekal-belum-ada-penambahan/

Bernama via Malay Mail. (2021, 9 Oktober). Vetting process for Zone A fishermen gives opportunity for new licence applicants. *Malay Mail*. https://www.malaymail.com/amp/news/malaysia/2021/10/09/vetting-process-for-zone-a-fishermen-gives-opportunity-for-new-licence-appl/2012113

Bernama via Malay Mail. (2023, 21 Juni). Wisma Putra clarifies misperceptions regarding demarcation of Strait of Malacca and Sulawesi Sea. *Malay Mail*. https://www.malaymail.com/news/malaysia/2023/06/21/wisma-putra-clarifies-misperceptions-regarding-demarcation-of-strait-of-malacca-and-sulawesi-sea/75584

Bernama via Sinar Harian. (2024, 26 Oktober). Belanjawan 2025: Tambahan peruntukan bukti komitmen kerajaan bela nasib nelayan. *Sinar Harian*. https://www.sinarharian.com.my/article/693245/berita/nasional/belanjawan-2025-tambahan-peruntukan-bukit-komitmen-kerajaan-bela-nasib-nelayan

Bernama via The Star. (2026, 12 Juli). Philippines urges effective South China Sea COC amid persistent tensions. *The Star*. https://www.thestar.com.my/aseanplus/aseanplus-news/2026/07/12/philippines-urges-effective-south-china-sea-coc-amid-persistent-tensions

Bisnis.com. (2020, 6 Januari). *Nelayan Siap Bantu TNI Amankan Perairan Natuna*. https://kabar24.bisnis.com/read/20200106/15/1187246/nelayan-siap-bantu-tni-amankan-perairan-natuna

Bisnis.com. (2025b, 23 Oktober). *Program Modernisasi Kapal Telan Dana Rp48 Triliun, Pakar Wanti-Wanti Hal Ini*. https://ekonomi.bisnis.com/read/20251023/12/1922802/program-modernisasi-kapal-telan-dana-rp48-triliun-pakar-wanti-wanti-hal-ini

Bisnis.com. (2026a, 3 Juli). *KKP Targetkan 65 Kampung Nelayan Merah Putih Beroperasi Penuh Akhir 2026*. https://ekonomi.bisnis.com/read/20260703/99/1985311/kkp-targetkan-65-kampung-nelayan-merah-putih-beroperasi-penuh-akhir-2026

Bisnis.com. (2026b, 8 Juli). *Wamen KKP Targetkan 1.269 Kampung Nelayan Merah Putih Beroperasi Tahun Ini*. https://ekonomi.bisnis.com/read/20260708/99/1986593/wamen-kkp-targetkan-1269-kampung-nelayan-merah-putih-beroperasi-tahun-ini

Bisnis.com. (2026c, 22 Juli). *Bangun 1.369 Kampung Nelayan, Pemerintah Kejar NTN di Atas 120*. https://ekonomi.bisnis.com/read/20260722/12/1989993/bangun-1369-kampung-nelayan-pemerintah-kejar-ntn-di-atas-120

Bisnis.com. (2026d, 7 April). *100 Lokasi Kampung Nelayan Ditargetkan Rampung Mei 2026*. https://kabar24.bisnis.com/read/20260407/15/1964879/100-lokasi-kampung-nelayan-ditargetkan-rampung-mei-2026

Bisnis.com. (2026e, 24 April). *Ditutup Hari Ini, Pendaftar Loker Kampung Nelayan Merah Putih Membeludak*. https://ekonomi.bisnis.com/read/20260424/12/1969143/ditutup-hari-ini-pendaftar-loker-kampung-nelayan-merah-putih-membeludak

Bogusz, M. (2026, 27 Mei). The great wall of lights: Global impact of China's distant-water fishing (OSW Commentary). *Centre for Eastern Studies*. https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2026-05-27/great-wall-lights-global-impact-chinas-distant-water-fishing

Borneo Post via Malay Mail. (2020, 30 Oktober). Sarawak: MMEA detains fishing boat for encroaching into restricted fishing zone. *Malay Mail*. https://www.malaymail.com/news/malaysia/2020/10/30/sarawak-mmea-detains-fishing-boat-for-encroaching-into-restricted-fishing-z/1917695

Bueger, C. (2015). *What is maritime security? Marine Policy, 53, 159–164.* https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005

Cabato, L., & Gita-Carlos, R. A. (2024, 8 November). President Marcos signs laws charting Philippine maritime zones, sea lanes. *Philippine Daily Inquirer via Asia News Network*. https://asianews.network/president-marcos-signs-laws-charting-philippine-maritime-zones-sea-lanes/

Cabato, R. (2026, 27 Februari). How Filipino journalists are reporting their country's maritime dispute with China. *Reuters Institute for the Study of Journalism*. https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/news/how-filipino-journalists-are-reporting-their-countrys-maritime-dispute-china

Cabinet Office Jepang. (t.t.). 有人国境離島: 海洋政策. *内閣府*. https://www8.cao.go.jp/ocean/kokkyouritou/yuujin/yuujin.html

Cabinet Office Jepang. (2020). *有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する基本的な方針（フォローアップ表）[Tabel tindak lanjut, tahun fiskal 2020]*. https://www8.cao.go.jp/ocean/kokkyouritou/yuujin/pdf/r2_followup.pdf

Caixin Global (Feng, Y.). (2025, 20 November). *China halts Japanese seafood imports amid diplomatic row*. https://www.caixinglobal.com/2025-11-20/china-halts-japanese-seafood-imports-amid-diplomatic-row-102384739.html

Cariaso, B. (2023, 17 Juni). BFAR: Foreign vessels curtailed Philippine fish catch in 2022. *The Philippine Star*. https://www.philstar.com/headlines/2023/06/17/2274503/bfar-foreign-vessels-curtailed-philippine-fish-catch-2022/amp/

Carretero, J. (2023, 9 Desember). Chinese ships try to stop BFAR resupply at Scarborough. *ABS-CBN News*. https://abs-cbn.com/news/12/09/23/chinese-ships-try-to-stop-bfar-resupply-at-scarborough

Chase, C. (2024, 29 Mei). European Commission issues yellow card to Senegal over lack of action against IUU. *SeafoodSource*. https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/european-commission-issues-yellow-card-to-senegal-over-lack-of-action-against-iuu

Chase, C. (2025a, 1 Juli). China lifts total ban on Japanese seafood, opening imports for certain prefectures. *SeafoodSource*.

https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/china-lifts-total-ban-on-japanese-seafood-opening-imports-for-certain-prefectures

Chase, C. (2025b, 20 November). China threatens renewed ban of Japan's seafood just weeks after trade resumed. *SeafoodSource*. https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/china-threatens-renewed-ban-of-japan-s-seafood-just-weeks-after-trade-resumed

Chi, C. (2025, 11 September). Philippines protests China's plan to build nature reserve in Scarborough. *The Philippine Star*. https://www.philstar.com/headlines/2025/09/11/2472062/philippines-protests-chinas-plan-build-nature-reserve-scarborough/amp/

China-Global South Project. (2025, 26 Agustus). *Indonesia mulls joint patrol with Vietnam in South China Sea*. https://chinaglobalsouth.com/2025/08/26/indonesia-vietnam-mulls-joint-patrol-south-china-sea/

CNBC Indonesia. (2025a, 15 September). *7.000 Lapangan Kerja Baru Segera Muncul, Ini Pos-Bidang Kerjanya*. https://www.cnbcindonesia.com/news/20250915131510-4-667020/7000-lapangan-kerja-baru-segera-muncul-ini-pos-bidang-kerjanya

CNBC Indonesia. (2025b, 15 September). *Siaga Perang Dekat RI! China Ancam Filipina soal LCS, AS Turun Tangan*. https://www.cnbcindonesia.com/news/20250915074342-4-666878/siaga-perang-dekat-ri-china-ancam-filipina-soal-lcs-as-turun-tangan

CNN Indonesia. (2024, 11 November). Pakar kritik pernyataan Indonesia-China soal LCS, Kemlu RI buka suara. *CNN Indonesia*. https://www.cnnindonesia.com/internasional/20241111115118-113-1165215/pakar-kritik-pernyataan-indonesia-china-soal-lcs-kemlu-ri-buka-suara

CNN Indonesia. (2025, 7 November). *Kapal Vietnam Pelaku Illegal Fishing Ditangkap di Laut Natuna Utara*. https://www.cnnindonesia.com/nasional/20251107002627-12-1292805/kapal-vietnam-pelaku-illegal-fishing-ditangkap-di-laut-natuna-utara

Congressional-Executive Commission on China. (2025, 28 Juli). [Surat Sullivan dan Smith tentang penegakan impor seafood].

https://www.cecc.gov/sites/evo-subsites/www.cecc.gov/files/evo-media-document/cecc-seafood-enforcement-letter-final-signed.pdf

Congressional Research Service. (2026, 21 April). *The Seafood Import Monitoring Program (SIMP) (R48469)*. https://www.everycrsreport.com/files/2026-04-21_R48469_84f3eb2167b046b9ad02c0889b3556861cbbe2ae.html

Cozen O'Connor. (2026, 24 Februari). *Supreme Court rules President lacks IEEPA tariff authority; President imposes Section 122 tariffs*. https://www.cozen.com/news-resources/publications/2026/supreme-court-rules-president-lacks-ieepa-tariff-authority-president-imposes-section-122-tariffs

Cruz de Castro, R. (2021, 19 Mei). Duterte rejects U.S. *assistance during Whitsun Reef stand-off. Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS*. https://amti.csis.org/duterte-rejects-u-s-assistance-during-whitsun-reef-stand-off/

Dao, T. (2026a, 21 Januari). Vietnam's 2025 seafood exports hit record high. *SeafoodSource*. https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/vietnam-s-2025-seafood-exports-hit-record-high

Dao, T. (2026b, 3 Maret). Vietnam organizes ministerial, industry action ahead of IUU inspection by European Commission. *SeafoodSource*. https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/vietnam-organizes-ministerial-industry-action-ahead-of-iuu-inspection-by-european-commission

Darmawan, A. R., & Bradford, J. (2025, 14 Agustus). Ratifying the Indonesia–Vietnam EEZ maritime delimitation agreement serves national and regional best interests. *9DASHLINE (dimuat 17 Oktober 2025)*. https://www.9dashline.com/article/ratifying-the-indonesia-vietnam-eez-maritime-delimitation-agreement-serves-national-and-regional-best-interests

Darmawan, A. R., & Bradford, J. (2025, 4 Juli). *Problematic stall: Indonesia–Vietnam EEZ maritime delimitation agreement* (RSIS Commentary No. 070). S. Rajaratnam School of International Studies. https://rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2025/07/IP25070.pdf

Departemen Anggaran dan Manajemen Filipina (DBM). (2025). General Appropriations Act 2025, Vol. *IA: Department of Agriculture*. https://www.dbm.gov.ph/wp-content/uploads/GAA/GAA2025/VolumeIA/DA/C.pdf

Departemen Luar Negeri Filipina. (t.t.). *Philippines, Indonesia finalize text of agreement and chart on EEZ boundary*. https://dfa.gov.ph/dfa-releases/2907-philippines-indonesia-finalize-text-of-agreement-and-chart-on-eez-boundary

Departemen Perikanan Malaysia. (2024, 16 November). Malaysia national report (IOTC-2024-SC27-NR15E). *Indian Ocean Tuna Commission*. https://iotc.org/sites/default/files/documents/2024/11/IOTC-2024-SC27-NR15E_Malaysia.pdf

Departemen Perikanan Thailand. (t.t.). *Thailand's progress on combating IUU fishing and labour issues towards fisheries sustainability (data 1 November 2020–31 Oktober 2021)*. https://www4.fisheries.go.th/index.php/dof_en/view_role/24/18

Departemen Perikanan Thailand. (2019, 8 Januari). *EU announced the lifting of a yellow card for Thailand*. https://www4.fisheries.go.th/dof_en/view_news/385

detikEdu (Muthmainnah, H.). (2024, 13 Desember). *Hari Nusantara 13 Desember, Sejarahnya Bermula dari Deklarasi Djuanda*. https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-7684998/hari-nusantara-13-desember-sejarahnya-bermula-dari-deklarasi-djuanda

detikFinance. (2025, 13 Juni). *Apa Itu Kampung Nelayan Merah Putih yang Mau Dibangun Prabowo?* https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-7962229/apa-itu-kampung-nelayan-merah-putih-yang-mau-dibangun-prabowo

DG TRADE, Komisi Eropa. (t.t.). *Text of the agreements: Indonesia*. https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/indonesia/eu-indonesia-agreements/text-agreements_en

Dinas Perumahan, Permukiman, dan Pertanahan (Dinperkimtan) Kabupaten Purworejo. (2025, 23 Desember). *Menko Pangan dan Menteri KKP Tinjau Progres Kampung Nelayan Merah Putih di Purworejo*. https://dinperkimtan.purworejokab.go.id/menko-pangan-dan-menteri-kkp-tinjau-progres-kampung-nelayan-merah-putih-di-purworejo

Dinh, T. (2026, 17 April). Stepping up efforts to lift IUU yellow card, fully address EC advisory. *Vietnam Agriculture and Environment Newspaper (English)*. https://van.nongnghiepmoitruong.vn/stepping-up-efforts-to-lift-iuu-yellow-card-fully-address-ec-advisory-d806877.html

Dolbow, J. (2018, April). Malaysia coast guard: One watch. *U.S. Naval Institute Proceedings.* https://www.usni.org/magazines/proceedings/2018/april/malaysia-coast-guard-one-watch

Dtinews. (2025, 9 Mei). China's unilateral East Sea fishing ban deemed invalid by Vietnam. *Dan Tri International.* https://dtinews.dantri.com.vn/print/20250509095819304.htm

Dung, T. (2026, 5 Mei). Viet Nam responds to China's announcement of fishing ban in East Sea. *Viet Nam Government News.* https://en.baochinhphu.vn/viet-nam-responds-to-chinas-announcement-of-fishing-ban-in-east-sea-11126050515153499.htm

EC Regulation 1005/2008 to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing. Uni Eropa.

EEAS. (2025, 12 Maret). *Joint statement of the 8th Indonesia-European Union Joint Committee meeting.* https://www.eeas.europa.eu/eeas/joint-statement-8th-indonesia-european-union-joint-committee-meeting_en

Emitennews.com. (2025, 6 November). *Sepanjang 2025, KKP Tangkap 255 Kapal Pelaku Illegal Fishing.* https://emitennews.com/news/sepanjang-2025-kkp-tangkap-255-kapal-pelaku-illegal-fishing

Environmental Defense Fund. (t.t.). Japanese common fishing rights system. *Fishery Solutions Center.* https://fisherysolutionscenter.edf.org/japanese-common-fishing-rights-system

Enyew, E. L. (2016, 10 Agustus). Traditional fishing rights in the South China Sea arbitration. *NCLOS Blog, UiT The Arctic University of Norway.* https://site.uit.no/nclos/?p=246

Fajar, J. (2018, 3 Agustus). Demi impor ikan, Jepang bantu bangun 6 pelabuhan pulau terluar Indonesia. *Mongabay Indonesia.* https://mongabay.co.id/2018/08/03/demi-impor-ikan-jepang-bantu-bangun-6-pelabuhan-pulau-terluar-indonesia/amp/

Fajar, J. (2019, 10 April). KKP kembali tangkap 8 kapal ikan asing ilegal dari Vietnam dan Malaysia. *Mongabay Indonesia.* https://mongabay.co.id/2019/04/10/kkp-kembali-tangkap-8-kapal-ikan-asing-ilegal-dari-vietnam-dan-malaysia/

FAO. (t.t.-a). *Parties to the PSMA.* https://www.fao.org/port-state-measures/background/parties-psma/en/

FAO. (t.t.-b). *Sustainable small-scale fisheries (diubah 26 Agustus 2025).* https://www.fao.org/policy-support/policy-themes/sustainable-small-scale-fisheries/en

FAO. (2017, Mei). *Status of the FAO Agreement on Port State Measures (PSMA/2017/3).* https://www.fao.org/fi/static-media/MeetingDocuments/PSMA/Parties/3e.pdf

FAO. (2025b, 21 Oktober). *Equatorial Guinea becomes Party to the PSMA.* https://www.fao.org/port-state-measures/news-and-events/detail/es/c/1744452/

FAO, Duke University, & WorldFish. (2022). *Small-scale fisheries and sustainable development: Key findings from the Illuminating Hidden Harvests report.* https://infofish.org/v4/media/attachments/2023/10/19/2023_fao_illuminating-hidden-harvest-brief-report-key-messages.pdf

FAOLEX. (t.t.). Peraturan Presiden No. *43 Tahun 2016 tentang pengesahan Agreement on Port State Measures.* https://faolex.fao.org/docs/pdf/ins193280.pdf

Fisheries Agency Jepang. (t.t.-a). [Halaman koperasi perikanan (gyokyo) dan statistiknya]. https://www.jfa.maff.go.jp/j/keiei/gyokyou/attach/pdf/index-10.pdf

Fisheries Agency Jepang. (t.t.-b). *White paper on fisheries, Part 1.* https://www.maff.go.jp/e/data/publish/White_Paper_on_Fisheries/Part1.pdf

Fisheries Agency Jepang. (2022). *FY2021 trends in fisheries and FY2022 fisheries policy.* https://www.jfa.maff.go.jp/e/annualreport/attach/pdf/index-8.pdf

Fisheries Agency Jepang. (2024, Juni). *FY2023 white paper on fisheries (summary).* https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/wpaper/attach/pdf/index-10.pdf

Fitriani, & Priyandita, G. (2024, 15 November). Three concessions after three weeks: Prabowo leans China's way. *The Strategist, Australian Strategic Policy Institute.* https://www.aspistrategist.org.au/editors-picks-for-2024-three-concessions-after-three-weeks-prabowo-leans-chinas-way/

Flora IP. (2025, 16 September). *The WTO Agreement on Fisheries Subsidies enters into force.* https://www.floraip.com/2025/09/16/the-wto-agreement-on-fisheries-subsidies-enters-into-force/

Food and Agriculture Organization (FAO). (2009, Mei). *Fishery and aquaculture country profile: Japan*. https://www.fao.org/fishery/docs/DOCUMENT/fcp/en/FI_CP_JP.pdf

Food and Agriculture Organization (FAO). (2024). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2024: Executive summary*. https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/1273bc36-339b-43d2-8163-af4d805f2ad2/content/sofia/2024/executive-summary.html

Food and Agriculture Organization of the United Nations. (t.t.). Safe aquatic foods for everyone to reduce food loss and waste and achieve SDGs. *Food Loss and Waste in Fish Value Chains*. https://www.fao.org/flw-in-fish-value-chains/resources/articles/Safe-aquatic-foods-for-everyone-to-reduce-food-loss-and-waste-and-achieve-SDGs

Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2025a, 11 Juni). *FAO releases the most detailed global assessment of marine fish stocks to date*. https://www.fao.org/newsroom/detail/fao-releases-the-most-detailed-global-assessment-of-marine-fish-stocks-to-date/en

Free Malaysia Today. (2025, 10 Desember). *Tough to Cut South China Sea Deal with Beijing by 2026, Say Experts*. https://fmtv5.freemalaysiatoday.com/category/nation/2025/12/10/tough-to-cut-a-maritime-deal-with-china-by-2026

Garcia, G. (2025, 29 September). How big business is sinking small fishers in the Philippines. *Global Press Journal via Worldcrunch*. https://worldcrunch.com/business-finance/how-big-business-is-sinking-small-fishers-in-the-philippines/

Global Fishing Watch. (2019, 24 Juli). *Sharp decline in foreign fishing boats in Indonesian waters – Global Fishing Watch analysis [Siaran pers]*. https://globalfishingwatch.org/press-release/sharp-decline-in-foreign-fishing-boats-in-indonesian-waters-global-fishing-watch-analysis/

GMA Integrated News. (2024, 14 Juni). *Zambales fishers to keep sailing amid China's threat but seek protection*. https://gmanetwork.com/news/topstories/regions/910122/zambales-fishers-to-keep-sailing-amid-china-s-threat-but-seek-protection/story

Godo, Y. (2020, 26 November). Amendment to the Fisheries Act in Japan. *FFTC Agricultural Policy Platform*. https://ap.fftc.org.tw/node/2646

Goodnewsfromindonesia.id. (2020, 16 Desember). *Kisah Awal Peringatan Hari Nusantara 13 Desember yang Tak Boleh Terlupakan.* https://www.goodnewsfromindonesia.id/2020/12/16/kisah-awal-peringatan-hari-nusantara-13-desember-yang-tak-boleh-terlupakan

Grantham, A., Pandan, M. R., Roxas, S., & Hitchcock, B. (2022, 20 Januari). Overcoming catch data collection challenges and traceability implementation barriers in a sustainable, small-scale fishery. *MDPI (dibaca lewat ringkasan Evidensia).* https://www.evidensia.eco/resources/overcoming-catch-data-collection-challenges-and-traceability-implementation-barriers-in-a-sustainable-small-scale-fishery/

Gutierrez, M., Jobbins, G., et al. (2020). China's distant-water fishing fleet: Scale, impact and governance. *Overseas Development Institute.* https://odi.org/en/publications/chinas-distant-water-fishing-fleet-scale-impact-and-governance/

Gutoman, D. (2025, 21 Oktober). Bill seeks exclusive fishing rights for small-scale fishers. *Bulatlat.* https://www.bulatlat.com/2025/10/21/bill-seeks-exclusive-fishing-rights-for-small-scale-fishers/

Hai, N. (2025, 28 Oktober). Nationwide, 99.8% of fishing vessels are registered and updated in the national fisheries database. *Nghe An Newspaper (English).* https://baonghean.vn/en/ca-nuoc-co-99-8-tau-ca-dang-ky-cap-nhat-vao-du-lieu-nghe-ca-quoc-gia-10309474.html

Hai Phong News. (t.t.-a). *Vietnam: Total determination in the race to remove the IUU "yellow card" and build sustainable fisheries.* https://haiphongnews.gov.vn/border-sea-island/vietnam-total-determination-in-the-race-to-remove-the-iuu-yellow-card-and-build-sustainable-fisheries-ct225.html

Hai Phong News. (t.t.-b). The Government issues Decree No. *41/2026/ND-CP finalizing the legal framework for the implementation of the Law on Fisheries.* https://haiphongnews.gov.vn/news/the-government-issues-decree-no-412026nd-cp-finalizing-the-legal-framework-for-the-implementation-of-the-law-on-fisheries-ct12520.html

Hanafi, H., Aprinsyah, A., & Safitri, I. (2025). Variasi musiman suhu dan klorofil-a serta hubungan dengan hasil tangkapan ikan kembung (Rastrelliger sp.) Laut Natuna. *Jurnal Kelautan Tropis, 28*(1), 164–174. https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jkt/article/view/25600

Heriani, F. N. (2024, 12 November). *Benarkah kerja sama maritim dengan Tiongkok pengaruhi reputasi Indonesia? Hukumonline.* https://www.hukumonline.com/berita/a/benarkah-kerja-sama-maritim-dengan-tiongkok-pengaruhi-reputasi-indonesia-lt67334ff3129da

Historia.id. (t.t.). *Chairul Saleh dan Laut Teritorial Indonesia.* https://historia.id/politik/articles/chairul-saleh-dan-laut-teritorial-indonesia-DWqzM

Hong Tham. (2024, 6 Maret). Removing the IUU yellow card: World experiences. *Nongnghiep & Moitruong.* https://van.nongnghiepmoitruong.vn/removing-the-iuu-yellow-card-world-experiences-d377759.html

Hukumonline. (2023, 13 Desember). *Deklarasi Juanda: Hasil Perjuangan Mochtar Kusumaatmadja.* https://www.hukumonline.com/berita/a/deklarasi-juanda-hasil-perjuangan-mochtar-kusumaatmadja-lt6579dfd26ea7a

Human Rights Watch. (2018, 23 Januari). *Thailand: Forced labor, trafficking persist in fishing fleets.* https://www.hrw.org/news/2018/01/23/thailand-forced-labor-trafficking-persist-fishing-fleets

Hu, T. (2026, 27 Februari, diperbarui). Fisheries Law. *NPC Observer.* https://npcobserver.com/legislation/fisheries-law/

Hutagaol, S. (2024a, 22 Agustus). KKP tangkap kapal ilegal Vietnam di Natuna, total kerugian capai Rp117,7 miliar. *Investortrust.id.* https://investortrust.id/business/38255/kkp-tangkap-kapal-ilegal-vietnam-di-natuna-total-kerugian-capai-rp-117-7-miliar

Hutagaol, S. (2024b, 24 Juli). Nilai ekspor perikanan capai Rp44,24 triliun, AS dan China jadi sumber cuan. *Investortrust.id.* https://investortrust.id/business/34831/nilai-ekspor-perikanan-capai-rp-44-24-triliun-as-dan-china-jadi-sumber-cuan

IISD SDG Knowledge Hub. (2025, 15 September). *WTO Agreement on Fisheries Subsidies Enters into Force.* https://sdg.iisd.org/news/wto-fisheries-subsidies-agreement-enters-into-force/

Industry.co.id. (2026, 6 Agustus). *KNMP Perkuat Ekonomi Pesisir, Pemerintah Targetkan 5.000 Kampung Nelayan hingga 2029.* https://www.industry.co.id/read/154155/knmp-perkuat-ekonomi-pesisir-pemerintah-targetkan-5000-kampung-nelayan-hingga-2029

iNews.id. (2026, 25 September). Kelola Kampung Nelayan Merah Putih, KKP Libatkan Kemenkop hingga BP BUMN. *RCTI+*. https://www.rctiplus.com/news/detail/inews/5480537/kelola-kampung-nelayan-merah-putih--kkp-libatkan-kemenkop-hingga-bp-bumn

Informea. (t.t.). *14th five-year national fishery development plan*. https://informea.org/en/content/legislation/14th-five-year-national-fishery-development-plan

Inikepri.com. (2026, 4 Juli). *Kampung Nelayan Merah Putih di Natuna Hampir Rampung, Progres Pembangunan Capai 96 Persen*. https://www.inikepri.com/2026/07/04/kampung-nelayan-merah-putih-di-natuna-hampir-rampung-progres-pembangunan-capai-96-persen/

Inquirer/ANN via The Star. (2026, 29 Juli). Fishermen press Marcos to protect the seas amid fishing crisis. *The Star*. https://www.thestar.com.my/aseanplus/aseanplus-news/2026/07/29/fishermen-press-marcos-to-protect-the-seas-amid-fishing-crisis

Inso, F. A. (2026, 9 Juni). BFAR-7 fishers receive fuel subsidy. *CDN Digital*. https://cebudailynews.inquirer.net/?p=735955

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih.

International Labor Rights Forum. (t.t.). *Thailand's ratification of ILO fishing convention is first step towards real legal reforms (diduga 29 Desember 2018)*. https://laborrights.org/c188

International Labour Organization (ILO). (2019, 30 Januari). *Thailand ratifies Work in Fishing Convention*. https://www.ilo.org/resource/news/thailand-ratifies-work-fishing-convention

Investortrust.id. (2025, 21 Desember). *Pemerintah Alokasikan Rp 1,34 Triliun untuk Ubah Wajah 65 Kampung Nelayan*. https://investortrust.id/business/78988/pemerintah-alokasikan-rp-1-34-triliun-untuk-ubah-wajah-65-kampung-nelayan

Investortrust.id. (2026a, 2 Mei). *KKP Rampungkan Pembangunan 65 Kampung Nelayan Merah Putih Tahap I, Siapkan Satgas Operasional*. https://investortrust.id/business/102091/kkp-rampungkan-

pembangunan-65-kampung-nelayan-merah-putih-tahap-i-siapkan-satgas-operasional

Investortrust.id. (2026b, 13 Februari). *Pemerintah Targetkan 1.000 Kampung Nelayan Rampung 2026, Kucurkan Anggaran Rp 22,5 Triliun.* https://investortrust.id/business/94517/pemerintah-targetkan-1000-kampung-nelayan-rampung-2026-kucurkan-anggaran-rp-22-5-triliun

Investortrust.id. (2026c, 24 Agustus). *65 Kampung Nelayan Merah Putih Kirim 273,6 Ton Ikan, Nilainya Capai Rp 11,1 Miliar.* https://investortrust.id/business/113941/65-kampung-nelayan-merah-putih-kirim-273-6-ton-ikan-nilainya-capai-rp-11-1-miliar

Irwanto, D. (2024, 5 Mei). KKP tangkap 3 kapal asing di Laut Natuna dan Selat Malaka. *Metro TV (Medcom).* https://www.metrotvnews.com/read/kj2CnZvd-kkp-tangkap-3-kapal-asing-di-laut-natuna-dan-selat-malaka

Isaac, J. (2026, 20 Februari). Indonesia and U.S. *sign reciprocal tariff deal, set 19% base tariff with broad zero-duty exemptions. Indonesia Business Post.* https://indonesiabusinesspost.com/6128/markets-and-finance/indonesia-and-u-s-sign-reciprocal-tariff-deal-set-19-base-tariff-with-broad-zero-duty-exemptions

ITS News. (2024). *Deklarasi Djuanda dalam Sejarah Nusantara.* https://www.its.ac.id/news/deklarasi-djuanda-dalam-sejarah-nusantara/

Japan Coast Guard (JCG). (t.t.). *Ensuring security.* https://www.kaiho.mlit.go.jp/e/mission/ensuring_security.html

Japan Coast Guard (JCG). (2026). *Annual report 2026 (data per 1 April 2026).* https://www.kaiho.mlit.go.jp/doc/hakkou/pamphlet/2026_en_02.pdf

Japanese Law Translation. (t.t.). Outline of the Act partially amending the Fishery Act. *Kementerian Hukum Jepang.* https://www.japaneselawtranslation.go.jp/ja/outlines/view/186

Japan International Cooperation Agency (JICA). (t.t.). *Ex-ante evaluation summary: Sector Loan for Integrated Fishing Ports and International Fish Markets (IP-588).* https://www2.jica.go.jp/en/evaluation/pdf/2024_IP-588_1_s.pdf

Japan International Cooperation Agency (JICA). (2024a, 26 Agustus). *Groundbreaking ceremony for Sabang fishing port (siaran pers).*

https://www.jica.go.jp/english/overseas/indonesia/information/press/2024/1550568_53433.html

Japan International Cooperation Agency (JICA). (2024b, 25 Desember). *Signing of loan agreement with Indonesia: Sector Loan for Integrated Fishing Ports and International Fish Markets Phase I (siaran pers).* https://www.jica.go.jp/english/information/press/2024/20241224_21.html

JawaPos.com. (2025, 21 Desember). *KKP Gelontorkan Rp 859 Miliar untuk Bangun 35 Kampung Nelayan Merah Putih.* https://www.jawapos.com/nasional/016983184/kkp-gelontorkan-rp-859-miliar-untuk-bangun-35-kampung-nelayan-merah-putih

JawaPos.com. (2026, 7 Januari). *BMKG Peringatkan Gelombang Laut Tinggi Enam Meter di Sejumlah Wilayah di Indonesia.* https://www.jawapos.com/nasional/2601070138/bmkg-peringatkan-gelombang-laut-tinggi-enam-meter-di-sejumlah-wilayah-di-indonesia

Jessee, B. (2017, 23 Oktober). Status of IUU nations carded by European Commission. *FishWise.* https://fishwise.org/?p=1823344

Jiji via Adnkronos. (2025, 19 November). *China to suspend Japanese fishery imports again.* https://english.adnkronos.com/2025/11/19/china-to-suspend-japanese-fishery-imports-again/

Joglojateng.com. (2025, 24 September). *KKP Tunjuk Jatimalang dan Kertojayan jadi Kampung Nelayan Merah Putih, Ini Sederet Fasilitas yang Diperoleh.* https://joglojateng.com/2025/09/24/kkp-tunjuk-jatimalang-dan-kertojayan-jadi-kampung-nelayan-merah-putih-ini-sederet-fasilitas-yang-diperoleh/

Juwita, R. D. (2025, 17 Juni). I-EU CEPA talks end, but deal won't take effect before 2027. *The Jakarta Post (via bilaterals.org).* https://bilaterals.org/i-eu-cepa-talks-end-but-deal-won-t

Kantor Kabinet Jepang. (2023, 31 Agustus). Press conference by the Prime Minister on the response to China's suspension of imports of marine products, support measures to protect the fisheries industry and other matters. *The World and Japan Database.* https://worldjpn.net/documents/texts/PI/20230831.O1E.html

Karim, M. (2024, 5 November). Opini: Menggugat Visi Kemaritiman Prabowo-Gibran. *Bisnis.com.* https://ekonomi.bisnis.com/read/20241105/9/1813338/opini-menggugat-visi-kemaritiman-prabowo-gibran

Katsumura, M., Kelly, T., Kubo, N., & Geddie, J. (2026, 28 Januari). Fearing China clash, Japan asks fishermen to avoid flashpoint islands. *Reuters via Gulf Times*. https://www.gulf-times.com/article/719482/opinion/fearing-china-clash-japan-asks-fishermen-to-avoid-flashpoint-islands

Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2024, 27 Juni). *Lampaui Target, Produksi Perikanan Tangkap Tembus 111,33% di Semester I 2024*. https://kkp.go.id/news/news-detail/lampaui-target-produksi-perikanan-tangkap-tembus-11133-di-semester-i-2024.html

Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP). (t.t.). *Profil Staf Ahli Menteri: Trian Yunanda*. https://kkp.go.id/tentang-kkp/profil-penjabat-detail/kkp/249.html

Kementerian Koordinator Bidang Pangan. (2025, 23 Desember; 17 Maret). Siaran pers tentang Kampung Nelayan Merah Putih dan Koperasi Desa Merah Putih Sektor Kelautan dan Perikanan. *kemenkopangan.go.id*.

Kementerian Luar Negeri Tiongkok. (2024, 9 November). *Xi Jinping holds talks with Indonesian President Prabowo Subianto*. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xw/zyxw/202411/t20241111_11524667.html

Kementerian Luar Negeri Vietnam. (2026, 19 Maret). *Vietnam maintains constructive cooperation with EU in combating IUU fishing: PM*. https://vnembassy-ankara.mofa.gov.vn/web/ministry-of-foreign-affairs/detail/chi-tiet/vietnam-maintains-constructive-cooperation-with-eu-in-combating-iuu-fishing-pm-59128-177.html

Kementerian Perdagangan Tiongkok (MOFCOM). (2023, 28 Juni). *China formally accepts protocol of WTO Fisheries Subsidies Agreement*. https://english.mofcom.gov.cn/News/SignificantNews/art/2023/art_3d96b0a63e4440f0b60537565e93855f.html

Kementerian Pertanian dan Industri Asas Tani Malaysia. (t.t.). Jawapan bertulis Dewan Rakyat, soalan bukan lisan No. *145 (Wong Hon Wai)*. https://pardocs.sinarproject.org/documents/2019-oct-dec-parliamentary-session/written-replies-soalan-bertulis/par14p2m3-soalan-bukanlisan-145.pdf

Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 55 Tahun 2025 tentang Calon Lokasi Pembangunan Kampung Nelayan Merah Putih Tahap I Tahun 2025.

Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 79 Tahun 2025 tentang Rencana Aksi Nasional Pencegahan, Penanggulangan, dan Pemberantasan Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing Tahun 2025–2029.

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2025 tentang Satuan Tugas Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih.

Kesatuan Nelayan Tradisional Indonesia (KNTI). (2023). *Outlook KNTI 2023 [sebagaimana dikutip dalam Mongabay.co.id, 2023]*.

Kobayashi, F. (2019, 20 April). 改正漁業法と持続可能な水産業. *Ocean Newsletter, 449*. https://www.spf.org/opri/newsletter/449_1.html

Koh, J. L. (2020, 17 Juli). China maintained near-constant presence at Luconia Shoals. *Malaysiakini*. https://www.malaysiakini.com/news/534778

Kojima, A. (2016, 20 Juli). 有人国境離島の機能を維持するための新法制定. *Ocean Newsletter, 383*. https://www.spf.org/opri/newsletter/383_2.html

Komisi Eropa. (2017, 23 Oktober). Commission warns Vietnam over insufficient action to fight illegal fishing (IP/17/4064). *European Sources Online*. https://www.europeansources.info/record/commission-warns-vietnam-over-insufficient-action-to-fight-illegal-fishing/?print

Komisi Eropa (DG MARE). (t.t.). *Illegal fishing*. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/international/illegal-fishing_en

Komisi Eropa (DG MARE). (2015, 22 April). *EU acts on illegal fishing: Yellow card issued to Thailand while South Korea & Philippines are cleared*. https://ec.europa.eu/newsroom/mare/items/22708

Komisi Eropa (DG MARE). (2017, 23 Mei). *Question and answers on the EU's fight against IUU fishing*. https://ec.europa.eu/newsroom/mare/redirection/item/66000

Kompas.com. (2020, 22 Desember). *Profil Singkat Wahyu Trenggono, Menteri Kelautan dan Perikanan*. https://nasional.kompas.com/read/2020/12/22/16100051/profil-singkat-wahyu-trenggono-menteri-kelautan-dan-perikanan

Kontan.co.id. (2025). *Pemerintah Targetkan Bangun 100 Kampung Nelayan Merah Putih di Tahun 2025*. https://nasional.kontan.co.id/news/pemerintah-targetkan-bangun-100-kampung-nelayan-merah-putih-di-tahun-2025

Kurniawan, H. (2026, 1 Juni). KKP buka jalan 638 pabrik ikan RI bisa ekspor ke China. *Investortrust.id*. https://investortrust.id/business/104902/kkp-buka-jalan-638-pabrik-ikan-ri-bisa-ekspor-ke-china

Lariosa, A.-M. (2024, 7 Oktober). Chinese maritime safety officers beat Vietnamese fishermen during South China Sea interdiction, say officials. *USNI News*. https://news.usni.org/?p=112689

Lariosa, A.-M. (2025a, 20 Juni). Philippine offshore vessels face Chinese cutters and water cannons at Scarborough Shoal. *USNI News*. https://news.usni.org/2025/06/20/philippine-offshore-vessels-face-chinese-cutters-and-water-cannons-at-scarborough-shoal

Lariosa, A.-M. (2025b, 11 Agustus). Chinese coast guard, navy ships collide in South China Sea during blockade attempt against Philippine forces. *USNI News*. https://news.usni.org/2025/08/11/chinese-coast-guard-navy-ships-collide-in-south-china-sea-during-blockade-attempt-against-philippine-forces

Lariosa, A.-M. (2025c, 16 September). Video: Philippine sailor injured in Chinese water cannon attack near Scarborough Shoal. *USNI News*. https://news.usni.org/2025/09/16/video-philippine-sailor-injured-in-chinese-water-cannon-attack-near-scarborough-shoal

Lee-Brago, P. (2024, 17 Juni). PAF patrols continue amid China no-trespass rule. *The Philippine Star*. https://www.philstar.com/headlines/2024/06/17/2363393/paf-patrols-continue-amid-china-no-trespass-rule/amp/

Leroy, A., Galletti, F., & Chaboud, C. (2016). The EU restrictive trade measures against IUU fishing. *Marine Policy, 64*, 82–90. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2015.10.013

Macatuno, A., & Cardinoza, G. (2016, 14 Juli). What exactly did we win? Filipino fishermen ask. *The Jakarta Post (dari Philippine Daily Inquirer)*. https://www.thejakartapost.com/seasia/2016/07/14/what-exactly-did-we-win-filipino-fishermen-ask

MAE Vietnam via Media OutReach/Malay Mail. (2026, 6 Maret). Vietnam's unified political system drives to end IUU fishing. *Malay Mail*. https://www.malaymail.com/news/money/mediaoutreach/2026/03/06/vietnams-unified-political-system-drives-to-end-iuu-fishing/452838

MAFF Jepang. (t.t.-a). *FY2021 trends in fisheries; FY2022 fisheries policy*. https://www.maff.go.jp/e/data/publish/attach/pdf/index-212.pdf

MAFF Jepang. (t.t.-b). *令和５年度実施施策に係る政策評価の事前分析表*. https://www.maff.go.jp/j/assess/hyoka2/attach/pdf/r5-9.pdf

MAFF Jepang. (2018, Desember). *Gyogyoho-to no ichibu o kaisei suru to no horitsu no gaiyo (Ringkasan revisi Undang-Undang Perikanan)*. https://fisheryprogress.org/sites/default/files/indicators-documents/FisheryLawChangeSummary.pdf

MAFF Jepang, Departemen Statistik. (t.t.). *漁業労働力に関する統計*. https://www.maff.go.jp/j/tokei/sihyo/data/18.html

Majelis Nasional Vietnam. (2017, 21 November). Law No. *18/2017/QH14 on Fisheries. LuatVietnam*. https://english.luatvietnam.vn/law-no-18-2017-qh14-dated-november-21-2017-of-the-national-assembly-on-fisheries-118855-doc1.html

Malaya Business Insight. (t.t.). *Navotas fish port in P14B rehab*. https://malaya.com.ph/business-news/navotas-fish-port-in-p14b-rehab

Malay Mail. (2024, 15 Juni). *China's new rules allow detention of foreigners in South China Sea*. https://www.malaymail.com/news/world/2024/06/15/chinas-new-rules-allow-detention-of-foreigners-in-south-china-sea/139889

Mancion, C. M. C. (2020, Desember). *Exploring traceability in small-scale fisheries: From harvest to landing [Proyek akhir, Dalhousie University]*. https://dal.scholaris.ca/items/a4f45f63-e03d-4e85-8b79-828a50c64184

Manila Times. (2024, 13 April). *PCG clarifies assertive transparency tact*. https://manilatimes.net/2024/04/13/news/national/pcg-clarifies-assertive-transparency-tact/1941130

Market Advisory Council. (2021, 29 Januari). *WG2 minutes 29.01.21*. https://marketac.eu/wp-content/uploads/2021/10/MAC_WG2_Minutes_29.01.21-EN.pdf

Martinson, R. D. (2021, 17 Mei). No ordinary boats. *CIMSEC*. https://cimsec.org/?p=49170

Mawangi, G. T. (2024, 18 November). Bakamla: Jumlah kapal untuk patroli di Natuna Utara belum ideal. *Antara*. https://www.antaranews.com/berita/4475685/bakamla-jumlah-kapal-untuk-patroli-di-natuna-utara-belum-ideal

McElhiney, B., & Koja, K. (2026, 12 Februari). Fishermen say Japan's coast guard is warning them away from Senkaku Islands amid China row. *Stars and Stripes*. https://www.stripes.com/theaters/asia_pacific/2026-02-12/japan-coast-guard-fishing-senkaku-islands-20712153.html

Mendoza, J. E. (2024, 27 Mei). DFA protests China's fishing ban encroaching West Philippine Sea. *Inquirer.net*. https://globalnation.inquirer.net/?p=237701

Mendoza, J. E. (2026, 21 Februari). Tarriela: No order for me to tone down talk on WPS. *Philippine Daily Inquirer*. https://plus.inquirer.net/?p=378247

Metrotvnews.com. (2025, 23 Mei). *Musyawarah Desa Khusus Ditargetkan Selesai Akhir Mei 2025 untuk Koperasi Merah Putih*. https://www.metrotvnews.com/play/NG9CQ8J8-musyawarah-desa-khusus-ditargetkan-selesai-akhir-mei-2025-untuk-koperasi-merah-putih

Mongabay. (2026, 16 Juni). *Aquatic animal and terrestrial meat trades now almost on par, FAO report finds*. https://news.mongabay.com/2026/06/aquatic-animal-and-terrestrial-meat-trades-now-almost-on-par-fao-report-finds/

Mongabay.co.id. (2016, 4 November). *Kenapa Masih Ada Nelayan yang Belum Tahu tentang Perlindungan Asuransi?* https://mongabay.co.id/2016/11/04/kenapa-masih-ada-nelayan-yang-belum-tahu-tentang-perlindungan-asuransi/

Mongabay.co.id. (2020, 17 Januari). *Pentingnya Peran Nelayan Menjaga Kedaulatan di Perbatasan*. https://mongabay.co.id/2020/01/17/pentingnya-peran-nelayan-menjaga-kedaulatan-di-perbatasan/

Mongabay.co.id. (2024, 6 November). *Konflik Laut Natuna Utara: Bakamla RI Berhasil Usir Coast Guard China, Bagaimana Selanjutnya?* https://mongabay.co.id/2024/11/06/konflik-laut-natuna-utara-bakamla-ri-berhasil-usir-coast-guard-china-bagaimana-selanjutnya/

Mongabay.co.id. (2025b, 28 Mei). *Mengapa Nelayan Kecil Tolak Alat Pemantau Kapal?* https://mongabay.co.id/2025/05/28/mengapa-nelayan-kecil-tolak-alat-pemantau-kapal/

Mongabay.co.id. (2025c, 30 Mei). *Mengapa pencurian ikan oleh kapal Vietnam terus terjadi*. https://mongabay.co.id/2025/05/30/mengapa-pencurian-ikan-oleh-kapal-vietnam-terus-terjadi/

Mongabay.co.id. (2025d, 14 November). *Sulitnya memberantas pencurian ikan di Natuna*. http://mongabay.co.id/2025/11/14/bagaimana-memberantas-pencurian-ikan-di-natuna/

Mongabay (news.mongabay.com). (2023). *Indonesia Eyes Enrolling More Ports in Fight Against Illegal Fishing*. https://news.mongabay.com/2023/06/indonesia-fisheries-ports-psma-iuu-illegal-fishing-sustainability/amp

Monitor.co.id. (2025, 26 Desember). *KKP Gelontorkan Rp40 Miliar Bangun KNMP di Purworejo, Serap 150 Pekerja*. https://monitor.co.id/2025/12/26/kkp-gelontorkan-rp40-miliar-bangun-knmp-di-purworejo-serap-150-pekerja/

Morgenthau, H. J. (1948). Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace. *Alfred A. Knopf*.

Muallil, R. N., Mamauag, S. S., Cabral, R. B., Celeste-Dizon, E. O., & Aliño, P. M. (2014). Status, trends and challenges in the sustainability of small-scale fisheries in the Philippines: Insights from FISHDA (Fisheries Improved for Sustainable Harvest) Program. *Marine Policy, 44*. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2013.08.026

Muttaqin Yusof, I. (2024, 2 Oktober). Despite constant hovering by Chinese ships, Malaysia expands South China Sea drilling. *Radio Free Asia*. https://www.rfa.org/english/news/china/malaysia-south-china-sea-oil-drilling-10022024153718.html

Naiki, Y., & Rakpong, J. (2022). EU–third country dialogue on IUU fishing: The transformation of Thailand's fisheries laws. *Transnational Environmental Law, 11*(3), 629–653. https://doi.org/10.1017/S2047102522000206

National Security Council Filipina. (t.t.). *The South China Sea arbitral award*. https://nsc.gov.ph/the-south-china-sea-arbitral-award/

Nereus Program. (2019, 18 Oktober). *Major countries continue to pour in funds for global fisheries subsidies [Ringkasan Sumaila et al., 2019, Marine Policy, 109, 103695]*. https://nereusprogram.org/works/major-countries-continue-to-pour-in-funds-for-global-fisheries-subsidies/

Nippon.com. (t.t.). Japan's marine product exports in 2024: Finding new markets amid Chinese ban. *Japan Data*. https://www.nippon.com/en/japan-data/h02428/

NMFS. (2025). MMPA import provisions comparability finding application final report: Indonesia. *NOAA Fisheries*.

https://www.fisheries.noaa.gov/s3/2025-08/Indonesia-final-2025-508.pdf

NMFS. (2026a, 7 Mei). Implementation of fish and fish product import provisions of the Marine Mammal Protection Act: Notification of comparability findings. *Federal Register (public inspection)*. https://public-inspection.federalregister.gov/2026-09429.pdf

NMFS. (2026b, Mei). MMPA import provisions comparability finding application final report: Indonesia. *NOAA Fisheries*. https://www.fisheries.noaa.gov/s3/2026-05/indonesia-final-2026-508.pdf

NOAA Fisheries. (2025, 30 Mei). *Seafood Import Monitoring Program*. https://www.fisheries.noaa.gov/international/international-affairs/seafood-import-monitoring-program

NOAA Fisheries. (2026). *MMPA comparability finding determinations for harvesting nations*. https://www.fisheries.noaa.gov/international-affairs/marine-mammal-protection-act-comparability-finding-determinations-harvesting

Ogawa, Y. (2004). Marine fisheries management and utilization of fishing ground in Malaysia. *Japan Agricultural Research Quarterly, 38*(3), 209–212. https://doi.org/10.6090/jarq.38.209

Oliquino, E. (2026, 27 September). "Stop fanning flames": Chinese embassy tells US after siding with PHL amid recent confrontation in Ayungin Shoal. *Daily Tribune*. https://tribune.net.ph/2026/09/27/stop-fanning-flames-chinese-embassy-tells-us-after-siding-with-phl-amid-recent-confrontation-in-ayungin-shoal

Overseas Development Institute (ODI). (2020, 26 Mei). *China's distant-water fishing fleet is more than five times larger than estimated, new ODI report*. https://www.odi.org/en/press/chinas-distant-water-fishing-fleet-is-more-than-five-times-larger-than-estimated-new-odi-report/

Pashya, M. H., & Gozali, G. (2023, 20 September). Tugas Bakamla dan tantangan dalam menjaga laut Indonesia (Seri No. *41). The Habibie Center*. https://mail.habibiecenter.or.id/storage/publications/794552a3486e9eb0e1f48fb33864f7bd.pdf

Pei, Z. (2025, 7 Juli). China releases 2024 national fishery economic statistics bulletin. *Aquafeed*. https://aquafeed.com/regions/asia/china-releases-2024-national-fishery-economic-statistics-bulletin

Pemerintah Filipina (Republic of the Philippines). (2022). *Philippines Inputs Concept Papers, UN Ocean Conference 2022.* https://sdgs.un.org/sites/default/files/2022-03/PHILIPPINES_INPUTS_CONCEPT_PAPERS_UNOC2022.pdf

Pemerintah Kabupaten Natuna. (2025, 26 Agustus). *Menteri Kelautan dan Perikanan Tinjau Usulan Kampung Nelayan Merah Putih di Desa Cemaga Utara*. https://natunakab.go.id/menteri-kelautan-dan-perikanan-tinjau-usulan-kampung-nelayan-merah-putih-di-desa-cemaga-utara/

Pemerintah Metropolitan Tokyo. (2023, 2 Oktober). *Japan's southernmost and easternmost border islands: Tokyo's Okinotorishima and Minamitorishima Islands [Wawancara pejabat Ogasawara Fisheries Center]*. https://www.t-borderislands.metro.tokyo.lg.jp/en/interview/interview16.html

People's Daily via Guangming Online. (2026, 29 Juli). *去年全国水产品总产量超7600万吨 渔业高质量发展成效显著*. https://m.gmw.cn/2026-07/29/content_1304539688.htm

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 18/PERMEN-KP/2014 tentang Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 18 Tahun 2016 tentang Jaminan Perlindungan atas Risiko kepada Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam.

Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 39/PERMEN-KP/2019 tentang Pelaksanaan Ketentuan Negara Pelabuhan untuk Mencegah, Menghalangi, dan Memberantas Penangkapan Ikan Secara Ilegal, Tidak Dilaporkan, dan Tidak Diatur.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2023 tentang Penangkapan Ikan Terukur. (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 36). https://peraturan.bpk.go.id/Details/244907

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025–2029.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 193 Tahun 2024 tentang Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2026 tentang Ratifikasi Konvensi ILO Nomor 188 tentang Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2022 tentang Rencana Aksi Kebijakan Kelautan Indonesia Tahun 2021–2025.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 2016 tentang Pengesahan Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter, and Eliminate Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing.

Permanent Court of Arbitration. (2016a). The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. *The People's Republic of China), PCA Case No. 2013-19*. https://pca-cpa.org/en/cases/7/

Permanent Court of Arbitration. (2016b, 12 Juli). Press release: The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. *The People's Republic of China)*. https://pcacases.com/web/sendAttach/1801

Permanent Court of Arbitration (PCA). (t.t.). Cases: PCA Case No. *2013-19*. https://pca-cpa.org/en/cases/7/

Permanent Court of Arbitration (PCA). (2016, 12 Juli). Press Release No. *11: The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. The People's Republic of China)*. https://docs.pca-cpa.org/2016/07/PH-CN-20160712-Press-Release-No-11-English.pdf

Philippine Daily Inquirer. (t.t.). *10 years after WPS victory, hope outlasts hardship for PH fishers*. https://www.inquirer.net/480319/10-years-after-wps-victory-hope-outlasts-hardship-for-ph-fishers/

Philippine Statistics Authority Cordillera Administrative Region (PSA CAR). (2025, 29 Juli). *Poverty statistics (SSR 2025-29)*. https://rssocar.psa.gov.ph/poverty/node/1684059430

Philippine Statistics Authority (PSA). (2022, 13 April). *Results of the 2021 listing of marine fish landing centers in the Philippines*. https://psa.gov.ph/content/results-2021-listing-marine-fish-landing-centers-philippines

Philippine Statistics Authority (PSA). (2023, 24 Maret). Fisherfolks and farmers remain to have the highest poverty incidences among the basic sectors in 2021 (Reference No. *2023-119)*. https://psa.gov.ph/statistics/poverty/node/1684041626

Philstar. (2022, 6 September). Marcos: EEZ agreement with Indonesia an example in resolving sea claims. *The Philippine Star*.

https://www.philstar.com/headlines/2022/09/06/2207849/marcos-eez-agreement-indonesia-example-resolving-sea-claims/amp/

Portcalls. (2023, 14 Maret). *Cold storage facilities to be built at fish ports to address spoilage*. https://www.portcalls.com/cold-storage-facilities-to-be-built-at-fish-ports-to-address-spoilage

Pretat, H. (2020, 30 Januari). Gone fishing: Tracking China's flotilla from Brunei to Indonesia. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS*. https://amti.csis.org/gone-fishing-tracking-chinas-flotilla-from-brunei-to-indonesia/

Pretat, H. (2021, 12 November). Nervous energy: China targets new Indonesian, Malaysian drilling. *Asia Maritime Transparency Initiative, CSIS*. https://amti.csis.org/nervous-energy-china-targets-new-indonesian-malaysian-drilling/

PTV News. (2019, 1 Agustus). *Treaty setting PH, Indonesia EEZ boundary enters into force*. https://ptvnews.ph/?p=128296

Putri, N. C. (2026). South China Sea: Indonesia, Vietnam deepen coordinated naval patrols in EEZ waters. *Indonesia Business Post*. https://indonesiabusinesspost.com/6620/defense-and-security/south-china-sea-indonesia-vietnam-deepen-coordinated-naval-patrols-in-eez-waters

Rachmad, A. (2026, 10 Agustus; diperbarui 24 Agustus). US Indonesia trade deal. *Nusantara DFDL*. https://www.dfdl.com/insights/legal-and-tax-updates/us-indonesia-trade-deal/

Radio Free Asia/BenarNews. (2025, 12 Maret). *Indonesia to ratify South China Sea deal with Vietnam in April*. https://www.rfa.org/english/southchinasea/2025/03/12/south-china-sea-vietnam-indonesia-eez/

Republika.co.id. (2015, 16 Maret). *Pada 2025 Indonesia Jadi Poros Maritim Dunia*. https://news.republika.co.id/berita/nlakcp/pada-2025-indonesia-jadi-poros-maritim-dunia

Republik Filipina. (1998). Republic Act No. *8550: The Philippine Fisheries Code of 1998*. https://lawphil.net/statutes/repacts/ra1998/ra_8550_1998.html

Republik Filipina. (2015). Republic Act No. *10654: An Act to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing*. https://lawphil.net/statutes/repacts/ra2015/ra_10654_2015.html

Republik Filipina. (2024a). Republic Act No. *12064: Philippine Maritime Zones Act*. https://lawphil.net/statutes/repacts/ra2024/ra_12064_2024.html

Republik Filipina. (2024b). Republic Act No. *12065: Philippine Archipelagic Sea Lanes Act*. https://lawphil.net/statutes/repacts/ra2024/ra_12065_2024.html

Reuters via GMA News. (2026, 6 Agustus). *China calls 2 CCG personnel martyrs after August 2025 collision while pursuing PH boat*. https://www.gmanetwork.com/news/topstories/nation/997612/china-calls-2-ccg-personnel-martyrs-after-august-2025-collision-while-pursuing-ph-boat/story/

RFA/BenarNews. (2019, 30 Desember). Indonesia protests Beijing's alleged encroachments around Natuna Islands. *Radio Free Asia*. https://www.rfa.org/english/news/china/indonesia-natuna-12302019160748.html

RFA/BenarNews. (2020b, 2 Januari). China has right to sail near Indonesia's Natuna Islands, Beijing says. *Radio Free Asia*. https://www.rfa.org/english/news/china/indonesia-natuna-01022020165115.html

RFA/BenarNews. (2021, 15 September). Indonesia sends navy ship to tail Chinese survey ship, data show. *Radio Free Asia*. https://www.rfa.org/english/news/china/indonesia-navy-09152021165543.html

RFA/BenarNews Staff. (2024, 22 Juli). *Second Thomas Shoal: Deal or no deal? Radio Free Asia*. https://www.rfa.org/english/news/southchinasea/china-philippines-second-thomas-shoal-07222024043003.html

Ronal. (2026, 28 September). Kerja sama perikanan skema TCG dengan China libatkan 669 tenaga kerja RI. *Pasardana*. https://pasardana.id/news/2026/9/28/kerja-sama-perikanan-skema-tcg-dengan-china-libatkan-669-tenaga-kerja-ri

Royal Thai Embassy Copenhagen. (2015, 18 November). *Highlights of Thailand's new fisheries legislation*. https://copenhagen.thaiembassy.org/en/content/63866-highlights-of-thailand%E2%80%99s-new-fisheries-legislation

RRI. (2026, 27 Februari). *Indonesia-US tariffs cut to 15 percent after court ruling*. https://rri.co.id/en/business/2221575/indonesia-us-tariffs-cut-to-15-percent-after-court-ruling

RRI.co.id. (2025, 15 September). *KKP Bangun 65 Kampung Nelayan Merah Putih.* https://rri.co.id/nasional/1833537/kkp-bangun-65-kampung-nelayan-merah-putih

RRI/KBRN Batam. (2025, 6 November). Indonesia seizes sixth Vietnamese illegal fishing vessel in 2025. *RRI.* https://rri.co.id/en/international/1955153/indonesia-seizes-sixth-vietnamese-illegal-fishing-vessel-in-2025

Rudiyanto, Yusnaldy, Yulianto, B. A., Prakoso, L. Y., & Risahdi, M. (2025). AI dalam Pengawasan Maritim Menghadapi Ancaman Hibrida di Asia Tenggara. *Jurnal Sosial dan Sains, 5*(11).

Rusandi, A. (2024, 20 Juni). Kebijakan pengelolaan kawasan konservasi perairan di Indonesia [Presentasi]. *Forum Kajian Pembangunan (FKP)-2024, Kementerian Kelautan dan Perikanan.*

Rusli, M. H. M., & Arsana, I. M. A. (2023, 5 Juli). Malaysia–Indonesia maritime treaty: One step forward, never a step back. *The Jakarta Post.* https://www.thejakartapost.com/paper/2023/07/05/malaysia-indonesia-maritime-treaty-one-step-forward-never-a-step-back

SafeSeas. (t.t.). *Defining Maritime Security.* https://www.safeseas.net/defining-maritime-security

Sahputra, Y. E. (2022, 15 September). China Coast Guard enters Natuna Sea, allegedly intimidated fisherman. *Tempo.co.* https://en.tempo.co/amp/1634551/china-coast-guard-enters-natuna-sea-allegedly-intimidated-fisherman

Sari, I., Ichsan, M., White, A., Raup, S. A., & Wisudo, S. H. (2021). Monitoring small-scale fisheries catches in Indonesia through a fishing logbook system: Challenges and strategies. *Marine Policy, 134,* 104770. https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104770

Sato, A. (2025). Revitalizing Fishing Communities through "Umigyo" as a New Fisheries Policy in Japan. *Fish for the People, 23*(2), 39–46. http://hdl.handle.net/20.500.12066/7634

Sato, A. (2025). Revitalizing fishing communities through "umigyo" as a new fisheries policy in Japan. *Fish for the People, 23(2), 39–46. SEAFDEC Secretariat.* https://repository.seafdec.org/handle/20.500.12066/7634

SEAFDEC. (2025a). *Fisheries country profile: Viet Nam 2025.* https://www.seafdec.org/fisheries-country-profile-viet-nam/

SEAFDEC/AQD. (2026, Februari). *Chief Baliao urges strengthening of small fishers' access and ecological safeguards in 15-km municipal waters.* https://www.seafdec.org.ph/2026/chief-baliao-urges-strengthening-of-small-fishers-access-and-ecological-safeguards-in-15-km-municipal-waters/

SeafoodNews. (2024, 5 September). *Japanese ministry survey finds total fishers in 2023 down 20.1% from 5 years ago.* https://seafoodnews.com/Story/1284783/Japanese-Ministry-Survey-Finds-Total-Fishers-in-2023-Down-20-point-1-percent-from-5-Years-Ago

Sekretariat Negara Republik Indonesia. (2026, 8 Mei). *Pembangunan 65 Kampung Nelayan Merah Putih Rampung, Simak Sebarannya.* https://www.setneg.go.id/baca/index/pembangunan_65_kampung_nelayan_merah_putih_rampung_simak_sebarannya

Sevillano, S. (2024, 26 Februari). More Filipinos fish in Scarborough Shoal as gov't intensifies presence. *Philippine News Agency.* https://alpha.pna.gov.ph/articles/1219553

Shi, Y. (2018, 29 Maret). Reducing coastal fishing like the tide has its ups and downs. *Dialogue Earth.* https://dialogue.earth/en/ocean/2352-reducing-coastal-fishing-like-the-tide-has-its-ups-and-downs/

SN Hoki. (2020, 13 Juli). *PICK UP! Hourei kaisei joho.* https://www.sn-hoki.co.jp/article/pickup_hourei/pickup_hourei749581/

Soemarmi, A., Indarti, E., Pujiyono, Azhar, M., & Wijayanto, D. (2020). Teknologi Vessel Monitoring System (VMS) sebagai strategi perlindungan dan pembangunan industri perikanan di Indonesia. *Masalah-Masalah Hukum, 49*(3), 303–313. https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mmh/article/download/30210/17733

Song, A. M., Scholtens, J., Barclay, K., Bush, S. R., Fabinyi, M., Adhuri, D. S., & Haughton, M. (2020). Collateral damage? Small-scale fisheries in the global fight against IUU fishing. *Fish and Fisheries, 21*(4), 831–843. https://doi.org/10.1111/faf.12462

Strout, N. (2025, 29 Mei). US Customs issues withhold release order on Chinese fishing vessel Zhen Fa 7. *SeafoodSource.* https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/us-customs-issues-withhold-release-order-on-chinese-fishing-vessel-zhen-fa-7

Suara Surabaya. (2026, 2 Agustus). *KKP: Pemasangan VMS Tidak Wajib Dilakukan Nelayan Kecil.* https://www.suarasurabaya.net/ekonomibisnis/2025/kkp-pemasangan-vms-tidak-wajib-dilakukan-nelayan-kecil/

Supriyanto, R. (2024, 14 November). Check, not checkmate: Indonesia's nine-dash line mistake. *The Interpreter, Lowy Institute.* https://lowyinstitute.org/the-interpreter/check-not-check-mate-indonesia-s-nine-dash-line-mistake

Suryadinata, L. (2020, 26 Juni). South China Sea: Indonesia crosses swords with China (Fulcrum Commentary 2020/86). *ISEAS–Yusof Ishak Institute.* https://fulcrum.sg/south-china-sea-indonesia-crosses-swords-with-china/

Takaya, S. (t.t.). Eisei joho o mochiita gaikoku gyosen no jokyo haaku. *Ocean Policy Research Institute, Sasakawa Peace Foundation.* https://www.spf.org/opri/global-image/units/upfiles/581532-1-20241221103058_b67661a52d1dae.pdf

Tanizawa, T., & Oshita, T. (2025, Juni). Japan's act on ensuring the proper domestic distribution and importation of specified aquatic animals and plants [Presentasi]. *Fisheries Agency of Japan.* https://www.seafdec.or.th/traceability/asean-jica/training-2025/downloads/presentations/Day02_FAJ_Act_to_regulate_IUU_catches.pdf

Tarigan, E. (2024, 24 Oktober). Indonesia says its coast guard drove away Chinese ship that interrupted survey in disputed sea. *Associated Press.* https://www.clickorlando.com/news/world/2024/10/24/indonesia-says-its-coast-guard-drove-away-chinese-ship-that-interrupted-survey-in-disputed-sea/

Tempo. (2024, 29 April). Fishermen from these 3 countries in Southeast Asia frequently steal fish in Indonesian waters. *Tempo.co.* https://en.tempo.co/read/1861974/fishermen-from-these-3-countries-in-southeast-asia-frequently-steal-fish-in-indonesian-waters

The Freedom Fund. (2020, April). *Thailand hotspot annual report 2019.* https://www.freedomfund.org/app/uploads/2024/04/thailandimpactreport-2019.pdf

The Jakarta Post. (2019, 27 Februari). *RI slams Vietnam for disrupting arrests.* https://www.thejakartapost.com/seasia/2019/02/27/ri-slams-vietnam-for-disrupting-arrests

The Jakarta Post. (2024, 11 November). *Indonesia says it has no overlapping South China Sea claims with China.* https://www.thejakartapost.com/world/2024/11/11/indonesia-says-it-has-no-overlapping-south-china-sea-claims-with-china.html

The Japan News. (2023, 8 September). Japan's scallop, sea cucumber prices drop after China's import ban. *Asia News Network.* https://asianews.network/?p=113250

The Nation Thailand. (2019, 8 Januari). *European Commission lifts yellow card from Thailand.* https://www.nationthailand.com/in-focus/30361863

Tiwari, S. (2024, 3 Oktober). Vietnam accuses China of brutal attack. *Eurasian Times.* https://www.eurasiantimes.com/vietnam-accuses-china-of-brutal-attack/

Trinidad, C. (2024, 15 Februari). PCG, PIA team up for strengthened WPS transparency campaign. *Philippine Information Agency.* https://mirror.pia.gov.ph/news/2024/02/15/pcg-pia-team-up-for-strengthened-wps-transparency-campaign

Trismar, Y. (2026, 27 Juni). Cen Sui Lan: KKP Restui 17 Kampung Nelayan Merah Putih untuk Natuna. *Koran Jakarta.* https://koran-jakarta.com/2026-06-27/cen-sui-lan-kkp-restui-17-kampung-nelayan-merah-putih-untuk-natuna

Trystanto, T. (2022). Assessing the potential effectiveness of the ASEAN-China Code of Conduct on the South China Sea in constraining Chinese aggressive actions. *Padjadjaran Journal of International Law, 6*(2), 136–159. https://doi.org/10.23920/pjil.v6i2.778

Uchida, H. (2022, 4 Januari). TURFs, collective fishery management, and fishery cooperatives. *University of Rhode Island, Department of Environmental and Natural Resource Economics.* https://web.uri.edu/enre/turfs-collective-fishery-management-and-fishery-cooperatives/

Uemura, S. (2024, 26 Agustus). Japan to urge China to lift seafood import restrictions. *The Japan News via Asia News Network.* https://asianews.network/japan-to-urge-china-to-lift-seafood-import-restrictions/

Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan sebagaimana diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (dicabut, digantikan UU Nomor 32 Tahun 2014).

Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Petambak Garam.

UN DOALOS. (1975). *Agreement between Thailand and Indonesia relating to the delimitation of the seabed boundary in the Andaman Sea (THA-IDN1975SB).* https://un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/THA-IDN1975SB.PDF

UN DOALOS. (1978). *Agreement between Thailand, India and Indonesia concerning the determination of the trijunction point (THA-IND-IDN1978TP).* https://static.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/THA-IND-IDN1978TP.PDF

UNEP Law and Environment Assistance Platform. (t.t.). Law on Fisheries No. *18/2017/QH14.* https://leap.unep.org/en/countries/vn/national-legislation/law-fisheries-no-182017qh14

UNEP Law and Environment Assistance Platform. (t.t.-a). *Construction plan: National marine ranching demonstration zones (2017–2025).* https://leap.unep.org/en/countries/cn/national-legislation/construction-plan-national-marine-ranching-demonstration-zones

UNEP LEAP. (t.t.). Presidential Regulation (Perpres) No. *43 of 2016 ratifying agreement.* https://leap.unep.org/en/countries/id/national-legislation/presidential-regulation-perpres-no-43-2016-ratifying-agreement

Uni Eropa. (2008). Council Regulation (EC) No 1005/2008 establishing a Community system to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing. *EUR-Lex*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32008R1005

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea.* https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

University of Washington Jackson School of International Studies. (t.t.). *Updated estimates and analysis of global fisheries subsidies.* https://jsis.washington.edu/publication/updated-estimates-and-analysis-of-global-fisheries-subsidies/

Urbina, I. (2020, 17 Agustus). How China's expanding fishing fleet is depleting world's oceans. *Yale Environment 360.* https://e360.yale.edu/features/how-chinas-expanding-fishing-fleet-is-depleting-worlds-oceans

US Seafood Import Monitoring Program (SIMP) Final Rule. (2016). *NOAA Fisheries, Amerika Serikat.*

VASEP. (2018, 21 Juni). Decree 17 amendments to the government's Decree No. *67/2014/ND-CP dated July 07, 2014 on certain fishery development policies.* https://seafood.vasep.com.vn/combat-iuu-fishing/vietnam-legal-documents/decree-17-amendments-to-the-government-s-decree-no-67-2014-nd-cp-dated-july-07-2014-on-certain-fishery-development-policies-15997.html

Vella, K. (2016, 17 Mei). EU traffic light system to fight illegal fishing gives Indonesia green light. *The Jakarta Post (arsip EEAS).* https://www.eeas.europa.eu/node/2642_en

VietNamNet. (2023, 23 Oktober). *EC recognises VN's anti-IUU fishing efforts, yellow card removal pending.* https://vietnamnet.vn/en/ec-recognises-vn-s-anti-iuu-fishing-efforts-yellow-card-removal-pending-2205550.html

Viet Nam News. (2019, 20 Agustus). *When a good policy turns into bad debts.* https://vietnamnews.vn/society/524247/when-a-good-policy-turns-into-bad-debts.html

Viet Nam News. (2023, 4 Mei). *Viet Nam makes efforts to crack down on IUU fishing.* https://vietnamnews.vn/society/1530198/viet-nam-makes-efforts-to-crack-down-on-iuu-fishing.html

Viet Nam News. (2025, 29 April). *Viet Nam races against time to have EC's 'yellow card' lifted before September 15.* https://vietnamnews.vn/politics-laws/1716808/viet-nam-races-against-time-to-have-ec-s-yellow-card-lifted-before-september-15.html

Viet Nam News. (2025, 5 Mei). *European Council postpones Viet Nam's seafood inspection until year-end.* https://vietnamnews.vn/society/1717032/european-council-postpones-viet-nam-s-seafood-inspection-until-year-end.html

Viet Nam News via Asia News Network. (2023, 21 April). *Vietnam protests China's unilateral fishing ban in East Sea.* https://asianews.network/vietnam-protests-chinas-unilateral-fishing-ban-in-east-sea

Vietnam+/VNA. (2026, 16 April). *Deputy PM demands tougher action to secure EC's yellow card removal*. https://en.vietnamplus.vn/deputy-pm-demands-tougher-action-to-secure-ecs-yellow-card-removal-post341245.vnp

Villamente, J. (2026, 24 Juli). China water cannons PCG, BFAR vessels on Bajo de Masinloc mission. *Daily Tribune*. https://tribune.net.ph/2026/07/24/china-water-cannons-pcg-bfar-vessels-on-bajo-de-masinloc-mission

Villanueva, R. (2026, 5 Februari). Overfishing in Philippines wipes out 45 million kilos of fish yearly. *Khaleej Times*. https://www.khaleejtimes.com/world/asia/overfishing-philippines-wipes-out-45-million-kilos-of-fish-yearly

Vinh, T., & Chi, T. (2025, 9 Mei). China's fishing ban in East Vietnam Sea violates Vietnam's sovereignty: Agriculture ministry. *Tuoi Tre News*. https://news.tuoitre.vn/chinas-fishing-ban-in-east-vietnam-sea-violates-vietnams-sovereignty-agriculture-ministry-103250509143034218.htm

Visayan Daily Star. (t.t.). *Solon demands probe into BFAR shortcomings for WPS fishermen*. https://visayandailystar.com/solon-demands-probe-into-bfar-shortcomings-for-wps-fishermen

VNA/VNS via Asia News Network. (2025, 28 Agustus). *Vietnamese, Indonesian coast guards strengthen cooperation for peace, development*. https://asianews.network/?p=223423

VOV. (2023, 10 Oktober). *EC inspectors arrive in Vietnam to examine IUU fishing combat efforts*. https://english.vov.vn/en/society/ec-inspectors-arrive-in-vietnam-to-examine-iuu-fishing-combat-efforts-post1051603.vov

VOV via Dan Tri International. (2025, 5 Mei). *EC postpones Vietnam's seafood inspection until year end*. https://dtinews.dantri.com.vn/vietnam-today/ec-postpones-vietnams-seafood-inspection-until-year-end-20250505162827659.htm

Vu, V. T. (2026, Maret). *Viet Nam's effort in combating IUUF [Presentasi, lokakarya SEAFDEC, Bangkok, 17–19 Maret 2026]*. https://www.seafdec.or.th/iuu-events/combat-iuu-indo-pacific-2026/downloads/presentations/pdf/Session-1_8_VN_Combating_IUU_Fishing.pdf

Vy, H. (2026, 13 Agustus). Vietnam targets removal of EU yellow card on IUU fishing in 2026. *VnEconomy*. https://en.vneconomy.vn/vietnam-targets-removal-of-eu-yellow-card-on-iuu-fishing-in-2026.htm

Wang, T. (2025a, 20 Agustus). Three decades, one commitment: China's summer fishing moratorium. *South China Sea Strategic Situation Probing Initiative*. https://www.scspi.org/en/node/702

Wang, T. (2025b, 3 November). Three decades, one commitment: China's steadfast journey in marine summer fishing moratorium. *ECNS*. https://www.ecns.cn/news/cns-wire/2025-11-03/detail-ihewptuu3026112.shtml

Wang, Y. (2022, 2 Mei). China begins annual summer fishing ban. *Xinhua via gov.cn*. https://english.www.gov.cn/news/topnews/202205/02/content_WS626f2b06c6d02e533532a2a1.html

Wardana, F., Gea, E. P., Noor'Reka, D. A. P., Putry, D., & Viandra, D. A. (2026). Kesenjangan Persepsi dan Adaptasi Nelayan terhadap Perubahan Iklim di Desa Teluk Tamiang. *Jurnal Kajian Ruang, 6*(1), 34–48. https://jurnal.unissula.ac.id/index.php/kr/article/download/50722/15700

Wartaekonomi.co.id. (2020, 13 Januari). *Jaga Kedaulatan di Natuna, Pakar Bilang Ini yang Mesti Dilakukan Indonesia*. https://wartaekonomi.co.id/read267486/jaga-kedaulatan-di-natuna-pakar-bilang-ini-yang-mesti-dilakukan-indonesia

White House. (2026, 19 Februari). *Fact sheet: Trump administration finalizes trade deal with Indonesia*. https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2026/02/fact-sheet-trump-administration-finalizes-trade-deal-with-indonesia

Wikipedia. (t.t.). *Djuanda Kartawidjaja*. https://en.wikipedia.org/wiki/Djuanda_Kartawidjaja

World Fishing. (2023, 4 September). *Japan to provide ¥20 billion fisheries support following Chinese ban*. https://www.worldfishing.net/?p=22385

World Fishing & Aquaculture. (2018, 29 Juni). *Beating a path to sustainability as Thailand underlines its determination to be free of IUU*. https://www.worldfishing.net/insight/beating-a-path-to-sustainability-as-thailand-underlines-its-determination-to-be-free-of-iuu/1024837.article

Wu, Z., Ma, J., Zhou, Y., & Hu, Q. (2025). How does ocean farming empower the fishery economy? A policy impact evaluation of marine ranch demonstration zones. *Frontiers in Marine Science, 12*. https://doi.org/10.3389/fmars.2025.1683414

Xie, R. (2024, 19 September). China's changing fisheries in numbers. *Dialogue Earth*. https://dialogue.earth/en/ocean/chinas-changing-fisheries-in-numbers/

Xinhua via China Daily. (2025a, 29 Desember). *China revises Fisheries Law*. https://subsites.chinadaily.com.cn/npc/2025-12/29/c_1151053.htm

Xinhua via China Daily. (2025b, 29 Desember). *Amendment adds green focus to Fisheries Law*. https://subsites.chinadaily.com.cn/npc/2025-12/29/c_1151041.htm

Xinhua via China Daily HK. (2023, 24 Oktober). *China releases white paper on distant-water fisheries*. https://chinadailyhk.com/hk/article/357679

Yahya, U. H. D. (2024, 18 Desember). Tembus USD4,81 miliar, ini upaya KKP tingkatkan ekspor perikanan. *Warta Ekonomi*. https://wartaekonomi.co.id/read552722/tembus-usd-481-miliar-ini-upaya-kkp-tingkatkan-ekspor-perikanan

Yasay, E., & Cedo, K. K. H. (2023, 5 September). Institutional framework for fisheries (with focus on capture) [Presentasi]. *INFOFISH*. https://infofish.org/v4/media/attachments/2023/10/19/phi---fao-regional-workshop-on-fishery-support-measures---template-for-participants---2023-09-05-1.pdf

Yulianto, B. A., Lestari, A., Prakoso, L. Y., & Soemantri, A. I. (2025). Jalur Perdagangan Global dan Risiko Ancaman Hibrida Bagi Indonesia. *Jurnal Sosial dan Sains, 5*(11), 3741–3748. https://doi.org/10.59188/jurnalsosains.v5i11.32568

Yusnaldy, Soemantri, A. I., Yulianto, B. A., Prakoso, L. Y., & Risahdi, M. (2025). Perompakan dan Illegal Fishing: Solusi AI Untuk Kedaulatan Laut Indonesia. *Jurnal Sosial dan Sains, 5*(11).

Zaki, R. (2019, 28 Juni). Deklarasi Djuanda. *BINUS Business Law*. https://business-law.binus.ac.id/2019/06/28/deklarasi-djuanda/

Zhang, C. (2022, 24 Maret). China's five-year plan for fishing focuses on aquaculture. *Dialogue Earth*. https://dialogue.earth/en/ocean/chinas-five-year-plan-for-fishing-focuses-on-aquaculture/

Zhang, H., & Donnellon-May, G. (2023, 7 April). China's fisheries policy makes a belated shift to sustainability. *East Asia Forum*. https://eastasiaforum.org/2023/04/07/chinas-fisheries-policy-makes-a-belated-shift-to-sustainability/

Zhang, Y. (2025, 30 Desember). China overhauls fisheries law to balance conservation and livelihoods. *Caixin Global*. https://www.caixinglobal.com/2025-12-30/china-overhauls-fisheries-law-to-balance-conservation-and-livelihoods-102398701.html



Kampung Nelayan Merah Putih

Pilar Kedaulatan dan Kejayaan Maritim Indonesia

Mengapa membangun dermaga, pabrik es, dan gudang pendingin di kampung nelayan layak disebut urusan kedaulatan negara?

Buku ini menjawabnya dengan menarik satu garis panjang dari Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957, ketika laut Nusantara dinyatakan sebagai satu kesatuan wilayah, hingga program Kampung Nelayan Merah Putih hari ini. Djuanda menegaskan kedaulatan lewat diplomasi dan hukum. Kampung Nelayan Merah Putih melanjutkannya lewat kesejahteraan dan kehadiran nyata nelayan di lautnya sendiri.

Dengan realisme Hans J. Morgenthau dan matriks keamanan maritim Christian Bueger, penulis menimbang kekuatan dan kelemahan program ini. Penulis juga menelusuri peran nelayan dan modernisasi kapal, lalu membandingkannya dengan pengalaman Filipina, Vietnam, Jepang, Tiongkok, Thailand, Malaysia, serta tekanan pasar Uni Eropa dan Amerika Serikat.

Hasilnya adalah bacaan yang jernih dan kritis tentang satu gagasan sederhana: nelayan yang sejahtera dan hadir di lautnya adalah pertahanan yang tidak bisa digantikan sepenuhnya oleh kapal perang.

Untuk mahasiswa, akademisi, pembuat kebijakan, dan siapa saja yang peduli pada masa depan laut Indonesia





