

ANALISIS EFEKTIVITAS KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA TERHADAP KONEKTIVITAS MARITIM DI KEPULAUAN RIAU

Mimi Audia Zulha *¹
Ferby Balqis Bayora ²
Yulia Delsya ³

^{1,2,3} Program Studi Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Maritim Raja Ali Haji, Indonesia
*e-mail: 2105050001@student.umrah.ac.id ¹

Abstrak

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo dari 2014 hingga 2019 telah merancang program untuk membangun Indonesia melalui sektor kelautan yakni kebijakan Poros Maritim Dunia (PMD) yang mengutamakan aktivitas di laut. Kebijakan poros maritim dunia ini bertujuan untuk menguatkan kedaulatan wilayah laut Indonesia, mengembangkan sektor ekonomi kelautan, dan meningkatkan konektivitas laut. Untuk mencapai status Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, penting bagi kebijakan yang tersebut lebih memperhatikan kondisi karakteristik geografis, sejarah, dan geopolitik negara serta wilayahnya. Artikel ini menggunakan metode kualitatif studi literatur dengan mengumpulkan data dari buku, jurnal, penelitian terdahulu, serta data yang mendukung analisis yang relevan dalam artikel ini. Artikel ini bertujuan untuk mengetahui keefektifitasan kebijakan poros maritim dunia bagi Provinsi Kepulauan Riau dalam konektivitas maritim. Hasil artikel ini, dapat diketahui bahwa keefektifitasan kebijakan Poros Maritim Dunia di Kepulauan Riau belum optimal. Berdasarkan kendala geografis, demografis, dan ketersediaan transportasi laut yang belum memadai sehingga pemanfaatan sumber daya alam di pulau-pulau kecil Kepulauan Riau belum terkelola sepenuhnya. Dan menyebabkan konektivitas antar pulau terhambat dan tertinggal dibandingkan dengan pulau-pulau lain yang lebih mudah dijangkau. Sehingga, perkembangan ekonomi di Kepulauan Riau di sektor maritim belum terjadi perubahan yang besar sesuai dengan potensi sektor maritim wilayahnya.

Kata kunci: Infrastruktur, Konektivitas, Poros Maritim Dunia

Abstract

During President Joko Widodo's administration from 2014 to 2019, a program was designed to develop Indonesia through the marine sector, known as the Global Maritime Axis (GMA) policy which prioritizes activities at sea. This policy aims to strengthen the sovereignty of Indonesia's marine territory, develop the marine economic sector, and improve sea connectivity. To achieve Indonesia's status as the GMA, it is important for the policy to consider the geographical, historical and geopolitical characteristics of the country and its regions. This article uses a qualitative method of literature study by collecting data from books, journals, previous research, as well as data that supports relevant analysis in this article. This article purpose of this article is to assess the effectiveness of GMA in maritim connctivity for Kepulauan Riau Province. The results of this article show that the effectiveness of the GMA policy in the Riau Islands has not been optimal. Based on geographical, demographic, and inadequate sea transportation constraints, the utilization of natural resources in the small islands of the Riau Islands has not been fully managed. And causes inter-island connectivity to be hampered and left behind compared to other islands that are easier to reach. Thus, economic development in the Riau Islands at maritim sector has not yet occurred a major change in accordance with the potential of the maritime sector in region.

Keywords: Infrastructure, Connectivity, World Maritime Axis

PENDAHULUAN

Indonesia memiliki lebih dari 17.504 pulau dan garis pantai sepanjang 95.181 km, terletak di persimpangan benua Asia dan Australia serta Samudra Hindia dan Pasifik. Negara ini memiliki luas daratan sekitar 2.012.402 km² dan luas laut sekitar 5,8 juta km² (75,75%) yang menjadikannya negara kepulauan dengan sektor maritim yang strategis. Sejarah Indonesia yang kaya dengan warisan maritim, seperti Sriwijaya, Samudera Pasai, Ternate, dan Tidore,

menegaskan pentingnya sektor ini. Oleh karena itu, pembangunan sektor kelautan menjadi prioritas nasional sesuai dengan kebijakan poros maritim dunia. Meskipun potensi maritim Indonesia besar, kondisi geografisnya bisa menimbulkan konflik jika tidak dikelola dengan baik. Lalu lintas ribuan kapal asing melalui jalur maritim Indonesia, termasuk ALKI dan selat-selat penting, menunjukkan posisi strategis geopolitik Indonesia, tetapi juga membawa potensi kerawanan dalam hal perlindungan dan keamanan maritim. Sebagai poros maritim dunia, Indonesia didukung oleh lima pilar utama. Pertama, menghidupkan kembali warisan budaya maritim. Kedua, menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus pada kedaulatan pangan laut dan pengembangan industri perikanan yang mendukung nelayan. Ketiga, mengembangkan infrastruktur dan konektivitas maritim, termasuk tol laut, pelabuhan, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata laut. Keempat, menjalankan diplomasi maritim dengan mengajak mitra internasional untuk berkolaborasi dalam bidang kelautan. Kelima, memperkuat pertahanan maritim (Hidayat & Subang, 2017).

Dimana masa pemerintahan Presiden Joko Widodo periode 2014 hingga 2019 yang telah menginisiasi adanya program pembangunan di sektor kelautan untuk memperkuat Indonesia. Langkah ini didasarkan pada UU No 43 Tahun 2008 yang menegaskan kedaulatan Indonesia sebagai negara kepulauan, dengan hak-hak berdaulat didalam dan diluar wilayahnya, serta kewenangan untuk mengelola sumber daya tersebut demi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat sesuai dengan amanat UUD 1945 (Asmar et al., 2016). Bagi Indonesia yang merupakan negara kepulauan, laut memiliki tiga peran utama: (1) menjaga kesatuan wilayah (2) sebagai sarana penghubung, dan (3) sebagai aset keamanan militer (Anindita, 2019). Kemudian dilihat dari sudut pandang geografis, potensi Indonesia menjadikan lautannya sebagai poros maritim dunia disebabkan oleh posisi geografisnya yang terletak di antara dua benua dan dua samudra. Hal ini memungkinkan Indonesia sebagai tempat singgah yang strategis bagi kapal-kapal yang melakukan perjalanan singkat dari satu samudra ke samudra lainnya (Heryandi, 2018a).

Diantara perairan laut tersebut terdapat area-area yang merupakan laut bebas atau laut internasional yang dapat menjadi sumber persaingan kekuatan di tengah negara-negara kepulauan. Sebagai langkah pencegahan terhadap keberadaan wilayah internasional di dalam batas wilayah suatu negara, diterapkanlah rezim negara kepulauan. Prinsip ini didasarkan pada ketentuan Bab IV UNCLOS 1982 yang mengakui bahwa perairan kepulauan dianggap sebagai bagian integral yang tidak terpisahkan dari wilayah daratan untuk mengamankan kedaulatan (Heryandi, 2018b). Oleh karena itu, adanya kebijakan Poros Maritim Dunia (PMD) mengutamakan pada pengembangan Indonesia yang berfokus dalam aktivitas laut. PMD bertujuan untuk mempertahankan kedaulatan perairan Indonesia, memajukan ekonomi kelautan, serta meningkatkan jaringan konektivitas (Zulham & Saragih, 2019). Namun kebijakan ini mendapat respon kurang mendukung dari negara-negara di Asia Tenggara dan negara-negara besar di luar

kawasant. Tanggapan ini tentu dapat mengganggu stabilitas keamanan regional. Pengembangan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia diasumsikan memerlukan kesesuaian politik internasional dengan karakteristik geografis, sejarah, dan perspektif geopolitik suatu negara. Ini terkait dengan deklarasi juanda 1957, Wawasan Nusantara, dan UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi oleh Indonesia (Asmar et al., 2016).

Maka dalam artikel ini dapat ditarik benang merah yang membahas terhadap efektifnya kebijakan poros maritim dunia bagi Provinsi Kepulauan Riau dengan merumuskan masalah yaitu apakah Provinsi Kepulauan Riau dapat menerapkan kebijakan poros maritim dunia dalam konektivitas maritim antar daerah? Hal ini yang akan melatarbelakangi pembahasan berikutnya. Dimana artikel ini bertujuan untuk mengetahui keefektivitasan kebijakan poros maritim dunia bagi Provinsi Kepulauan Riau dengan melihat dampak dan pengaruh kebijakan dari pemerintahan Indonesia menuju daerah dan mempengaruhi pembangunan daerah atau sebaliknya. Dengan menganalisa dari berbagai keunggulan Kepulauan Riau yang berada di posisi strategis dan peningkatan yang diperlukan untuk mewujudkan harapan tersebut.

METODE

Pada artikel ini menggunakan metode penelitian kualitatif studi literatur. Dimana pembahasan artikel ini melakukan pendekatan dengan mengumpulkan data dari sumber-sumber seperti buku, jurnal dan penelitian terdahulu serta data yang mendukung penjelasan yang memiliki relevansi dalam artikel ini (Adlini et al., 979; 2022). Dengan tujuan memahami fenomena berdasarkan progres yang berjalan dari sudut pandang pengutusan kebijakan poros maritim dunia yang diprogramkan oleh pemerintah pusat, penelitian terdahulu, dan dokumen pendukung lain yang membantu memberikan petunjuk untuk menganalisa lebih komperhensif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Young dan Quinn (2002:5), kebijakan publik adalah segala tindakan yang diambil atau tidak diambil oleh pemerintah. Anderson menjelaskan kebijakan publik sebagai serangkaian tindakan yang disengaja oleh satu atau beberapa aktor untuk menangani masalah tertentu. Di Indonesia, kebijakan publik dipandang sebagai bagian dari pembangunan sosial, di mana kesejahteraan sosial dianggap penting dalam agenda pembangunan ekonomi, sesuai dengan Pasal 33 UUD 1945. Peningkatan kesejahteraan sosial dipandang sebagai indikator keberhasilan pembangunan. Namun, integrasi pembangunan sosial dengan strategi ekonomi masih kurang, terutama pada masa Orde Baru dan era reformasi. Pemerintah cenderung fokus pada pertumbuhan ekonomi dan menyerahkan tanggung jawab sosial kepada masyarakat. Dengan tantangan globalisasi dan kapitalisme, Indonesia perlu merevitalisasi visi, misi, dan strategi kebijakan publik dan pembangunan sosial, memastikan bahwa pembangunan sosial menjadi bagian integral dari kebijakan publik untuk distribusi sumber daya yang adil (Edi Suharto, 2020).

Kebijakan publik merupakan alat atau strategi yang digunakan untuk mengarahkan masyarakat dari kondisi saat ini ke kondisi yang diinginkan, bukan tujuan akhir itu sendiri. Sehingga, terbentuk strategi yang diformalkan dan dilegalkan untuk memanfaatkan sumber daya negara seperti APBN, aset negara, dan hak-hak negara dalam konteks internasional sesuai dengan cita-cita bangsa dalam konstitusi. Kebijakan ini diatur oleh Presiden yang menjabat selama lima tahun. Visi Presiden diterjemahkan menjadi strategi untuk mencapai tujuan, berdasarkan ideologi yang dipegang, seperti kerakyatan, kebisnisan, atau kebirokrasian. Setiap ideologi menawarkan pendekatan berbeda untuk menyejahterakan masyarakat melalui partisipasi rakyat, peran usaha, atau kekuatan birokrasi. Pelaksanaan strategi ini memerlukan modal yang biasanya diperoleh melalui kebijakan publik (Ade Prasetya, 2016). Kesuksesan sebuah kebijakan sangat bergantung pada rumusan kebijakan yang baik. Kontribusi konsep terhadap kesuksesan mencapai sekitar 60%, terutama di era di mana data dan informasi tentang masa depan mudah diakses. Dengan konsep yang baik, sebagian besar kesuksesan kebijakan sudah terjamin (Dr. Riant, 2021).

Untuk mengetahui pengaruh kebijakan diperlukannya mengetahui sejauh mana efektivitas keputusan yang diprogramkan pemerintah pusat terhadap wilayah yang menjalankan program tersebut. Menurut Rahardjo dkk., (2009) efektivitas adalah hasil dari pengambilan keputusan yang memandu pelaksanaan suatu tindakan dengan tepat, membantu dalam mencapai misi perusahaan atau tujuan yang telah ditetapkan. Dengan demikian, efektivitas program mencakup kemampuan untuk menjalankan aktivitas-aktivitas suatu lembaga baik secara fisik maupun non-fisik dengan tujuan mencapai hasil yang optimal dan memenuhi tujuan yang telah ditetapkan (Utomo & Umami, 2021). La Ode Kamaluddin menyatakan bahwa pembangunan di daerah dengan karakteristik kelautan dan kepulauan sering gagal karena beberapa faktor. Pertama, kebijakan maritim belum menyentuh aspek-aspek penting ekonomi kelautan, seperti perikanan, pertambangan, energi lepas pantai, pariwisata bahari, transportasi laut, pelabuhan, dan pengembangan sumber daya manusia. Kedua, kebijakan maritim belum menjadi landasan politik bagi pembangunan ekonomi maritim, menyebabkan kelembagaan maritim mengalami kebingungan dan kurang fokus.

Ketiga, efek negatif yang signifikan, terutama dalam sektor perikanan, yang menyebabkan kebocoran dan pemborosan sumber daya, membuat sektor maritim tidak optimal dan terpinggirkan. Keempat, APBN yang lebih berorientasi pada daratan menghambat kemakmuran merata di daerah kepulauan, sehingga provinsi berbasis kepulauan mengalami marginalisasi dalam pembagian sumber daya dan infrastruktur. Implementasi otonomi daerah yang berorientasi daratan membuat daerah kepulauan terpinggirkan dalam pembangunan. Solusi yang diusulkan adalah mengubah paradigma otonomi daerah agar pembangunan lebih sesuai dengan keunikan dan kebutuhan masing-masing daerah, memastikan pembangunan, pelayanan, dan pemberdayaan lebih merata, serta meninjau ulang kebijakan untuk daerah kepulauan (Indra,

2021). Oleh karena itu, memperhatikan dampak kebijakan dari indikator efektivitas yang disebutkan sebelumnya penting untuk memahami dampak program kebijakan yang diterapkan. Dalam konteks pembangunan Kepulauan Riau perlu memahami cakupan maksud kawasan maritim. Istilah "maritim" sering disamakan dengan "kelautan", tetapi sebenarnya memiliki perbedaan. "Maritim" mencakup semua yang berhubungan dengan laut, termasuk pelayaran dan perdagangan, dan memiliki makna lebih luas yang meliputi aspek geopolitik. Kamus Besar Bahasa Indonesia mendefinisikan "maritim" sebagai segala sesuatu yang terkait dengan laut, pelayaran, dan perdagangan di laut (Heryandi, 2018c).

Indonesia telah dikenal sebagai negara maritim sejak zaman prasejarah. Namun, potensi ekonomi dari sektor kelautan dan perikanan belum dimaksimalkan karena alokasi sumber daya dari pemerintah yang belum memadai. Fokus pembangunan masih dominan pada eksplorasi dan pengelolaan wilayah daratan, meskipun perairan Indonesia memiliki potensi besar untuk meningkatkan kesejahteraan negara. Presiden Joko Widodo menetapkan visi misi maritim dunia sebagai salah satu landasan kebijakannya (Indra, 2021). Secara prinsip, kebijakan otonomi di Indonesia bertujuan untuk mendesentralisasikan kekuasaan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah, sehingga diharapkan dapat mengubah dinamika kekuasaan. Proses desentralisasi memberikan tanggung jawab kepada daerah untuk mengatur tata ruang wilayah sesuai kebijakan yang telah ditetapkan (Mirza et al., 2017). Menurut Rida K Liamsi (2015), Provinsi Kepulauan Riau seharusnya menjadi salah satu pusat maritim Indonesia karena memiliki beberapa keunggulan signifikan. Pertama, potensi kelautan dan pertambangan yang melimpah, termasuk perikanan, biota laut yang beragam, serta cadangan gas dan minyak yang besar, menjadikan Kepulauan Riau strategis dalam ekonomi maritim, pertahanan, dan ketahanan wilayah.

Kedua, Batam, sebagai kawasan ekonomi yang berkembang pesat, menjadi pusat perdagangan dan pelabuhan bebas dengan infrastruktur ekonomi maritim yang matang, termasuk industri galangan kapal dan produksi rig lepas pantai. Ketiga, meskipun terbatas dalam sumber daya pembangunan dan kebijakan, Kepulauan Riau berhasil menciptakan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi maritim dengan memanfaatkan potensi lokal (Indra, 2021). Kepulauan Riau yang merupakan wilayah kepulauan di Indonesia dengan 96% berupa lautan dan hanya 4% daratan. Terdapat keunggulan yang membuat Kepulauan Riau menjadi kaya akan sumber daya laut seperti perikanan, hutan mangrove, energi gelombang, pasang surut, angin, OTEC, minyak, dan gas bumi. Dimana pengelolaan sumber daya alam dilakukan secara berkelanjutan untuk kepentingan umum melalui upaya peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kepulauan Riau meliputi beberapa sektor:

- Sektor Perikanan: Potensi besar karena wilayah perairan yang luas dengan berbagai jenis ikan seperti pelagis, demersal, karang, moluska, dan krustase.

- Budidaya Air Payau dan Tawar: Potensi besar untuk budidaya udang, bandeng, dan rumput laut.
- Perikanan Tangkap: Potensi sumber daya sebesar 860.650,11 ton/tahun.
- Budidaya Laut (Marikultur): Potensi besar dalam pengembangan perikanan budidaya laut.
- Terumbu Karang: Keanekaragaman hayati yang kaya berperan melindungi pantai dari abrasi dan menyediakan daerah pemijahan bagi ikan.
- Transportasi Laut: Vital untuk pergerakan ekonomi, dengan hampir 90% wilayah memanfaatkan transportasi laut.
- Pariwisata Bahari: Potensi besar dalam pengembangan wisata maritim, termasuk wisata alam, budaya, dan olahraga.

Pemerintah Daerah Provinsi Kepulauan Riau telah mengelola sumber daya laut untuk meningkatkan PAD sesuai dengan Undang-undang Pemerintah Daerah yang memberikan tiga wewenang kepada daerah dalam pengelolaan sumber daya laut nasional. Pengelolaan ini mencakup perikanan, budidaya air, perikanan tangkap, budidaya laut, terumbu karang, transportasi laut, dan pariwisata bahari (Mirza et al., 2017). Namun, Kepulauan Riau harus memperhatikan masalah kapal asing yang masuk ke perairannya karena kasus penangkapan ikan ilegal berdampak pada ekonomi dan lingkungan. Ancaman terhadap lingkungan, seperti penggunaan bahan peledak, racun, dan pukat harimau dalam penangkapan ikan ilegal, akan terus berlanjut jika semua pemangku kepentingan tidak dilibatkan dalam penanganan masalah ini (Winarti, 2017). Dan menjadikan nelayan lokal sebagai pilar utama agar tidak menggoyahkan kepercayaan masyarakat ketika permasalahan ini tidak secara tegas ditindak. Maka ketegasan visi Indonesia Poros Maritim Dunia (IPMD) harus dijalankan dengan rencana aksi yang konkret, termasuk pembangunan infrastruktur maritim (Daniel Mohammad Rosyid, 2017).

Pembangunan wilayah perbatasan menjadi tanggung jawab pemerintah pusat dan daerah tetapi partisipasi masyarakat dapat turut andil dalam mencapai kesejahteraan di laut. Pembangunan di wilayah perbatasan Provinsi Kepulauan Riau juga direncanakan dalam RPJMD 2016-2021 dengan rencana induk pengembangan dan strategi tertentu, termasuk rehabilitasi rumah, perbaikan fasilitas publik, dan program percepatan pembangunan desa. Upaya lainnya mencakup penyelesaian batas negara laut, penyediaan listrik, dan penghubungan antar pulau melalui Program Tol Laut (Hendrayady, 2019). Strategi tol laut bertujuan mengatasi rendahnya volume barang antara wilayah timur dan barat, mengurangi kapal berlayar kosong, dan meningkatkan efisiensi distribusi. Pembangunan tol laut sebagai bagian dari kebijakan konektivitas maritim bertujuan menekan biaya logistik menjadi 20% dari PDB, meningkatkan armada pelayaran nasional, dan efisiensi waktu pelabuhan (Zulham & Saragih, 2019).

Berdasarkan penelitian (Syafri KA & Sujarwanto, 2020), terdapat kendala geografis, demografis, dan ketersediaan transportasi laut yang menghambat pemanfaatan sumber daya alam di pulau-pulau kecil Kepulauan Riau.

Hal ini menyebabkan ketertinggalan atau keterisoliran dibandingkan dengan pulau-pulau lain yang lebih mudah dijangkau. Saat ini, hanya terdapat 21 pelabuhan aktif di Kepulauan Riau yang diakreditasi untuk angkutan laut penumpang, pelayaran perintis, dan angkutan penyeberangan, sehingga kapal komersial masih enggan melayani wilayah tersebut karena kurang menguntungkan secara ekonomi (Syafri KA & Sujarwanto, 2020). Keterbatasan muatan menyebabkan perusahaan pelayaran enggan mengangkut barang ke daerah terpencil karena tidak menguntungkan secara ekonomi. Oleh karena itu, pelayaran perintis yang diselenggarakan oleh pemerintah diperlukan untuk memacu pertumbuhan di daerah terpencil dan pedalaman. Jaringan pelayaran perintis di Kepulauan Riau pun belum optimal, sehingga masih ada wilayah yang belum terjangkau. Oleh karena itu, pelayaran perintis yang diselenggarakan oleh pemerintah diperlukan untuk terus memacu pertumbuhan di daerah terpencil dan pedalaman (Syafri KA & Sujarwanto, 2020). Memperhatikan efektivitas kebijakan dalam pembangunan kawasan perbatasan sebagaimana yang tercantum dalam RPJMN 2005-2025 telah mengubah *landscape* perbatasan, khususnya di Provinsi Kepulauan Riau. Pendekatan keamanan bertujuan menjaga kedaulatan wilayah NKRI, sementara pendekatan kesejahteraan ditujukan untuk menciptakan kemakmuran berkelanjutan bagi masyarakat di wilayah perbatasan.

Industri maritim dianggap sebagai strategi krusial untuk mengamankan masa depan Indonesia di era abad ke-21, terutama menghadapi ancaman kompleks dari kawasan Laut China Selatan. Integrasi teknologi baru dalam proses masyarakat seringkali tidak mempertimbangkan sejarah atau asal-usul lokalnya, sehingga cenderung bersifat asing atau eksogen. Dampak teknologi seperti mesin bensin atau diesel telah mengubah cara pandang dan praktik penangkapan ikan oleh nelayan Indonesia sejak awal 1970-an, mendorong eksploitasi sumber daya ikan yang berlebihan. Pada saat yang sama, penggunaan layar sebagai tenaga penggerak kapal semakin terpinggirkan. Oleh karena itu, pusat Tradisi Maritim diharapkan dapat menjadi model pemberdayaan masyarakat pesisir dalam upaya rehabilitasi dan pelestarian ekosistem pesisir, serta penciptaan lapangan kerja yang menghormati tradisi maritim leluhur kita (Daniel Mohammad Rosyid, 2017). Menjadi negara maritim tidak berarti memiliki wilayah laut yang luas, tetapi juga mampu menjaga dan memanfaatkannya demi kepentingan negara. Negara harus hadir di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) dan melindungi nelayan lokal dari kapal asing yang masuk dengan kapasitas lebih besar. Di Laut Cina Selatan, ketegangan tinggi terutama di ZEE sekitar Natuna Utara karena potensi sumber daya alam, terutama minyak dan gas.

Kelalaian terhadap prinsip UNCLOS 1982 dan kejahatan transnasional seperti penyelundupan narkoba menunjukkan kelemahan pengawasan di pos-pos perbatasan.

Pertahanan di Kepulauan Riau perlu ditingkatkan kembali agar mencegah masalah ini dan menjaga keamanan masyarakat (Pudyo et al., 2022; Anindita, 2019; Dewi et al., 2023; Muhamad, 2015). Diharapkan pemerintah daerah mengelola sumber daya laut dengan baik sesuai amanat Undang-undang Pemerintah Daerah, serta memiliki model pembangunan yang unik berbasis kepulauan dengan peningkatan infrastruktur yang mengedepankan kesejahteraan dan keamanan. Selain itu, diperlukan peraturan daerah tambahan yang komprehensif mengenai pengelolaan sumber daya laut. Dukungan dari pemerintah pusat juga diperlukan melalui regulasi khusus terkait daerah kepulauan. Kebijakan dan program yang jelas dan konsisten dapat mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia (Hendrayady, 2019). Dalam penerapan kebijakan poros maritim dunia yang terus dijalankan belum memperhatikan kebutuhan daerah tersebut untuk membangun konektivitas maritim. Dimulai dari pelabuhan, transportasi, dan kelayakan alat dan infrastruktur perlu ditindaklanjuti. Harapannya kebijakan poros maritim dunia ingin terwujud, jika pemerintah pusat dan daerah berkerjasama dan memperhatikan kondisi ekonomi, sosial, politik, dan budaya di Kepulauan Riau lebih komprehensif. Dikarenakan dalam pelaksanaan kebijakan semua elemen diperlukan dan memiliki kepentingan untuk turut ikut dalam mewujudkan kebijakan poros maritim dunia berhasil.

KESIMPULAN

Dapat disimpulkan bahwa efektivitas kebijakan poros maritim dunia tergolong belum optimal. Dimana potensi keunggulan Kepulauan Riau belum dimanfaatkan secara maksimal untuk dikelola. Dikarenakan konektivitas antarpulau masih terhambat dari adanya faktor kendala geografis, demografis, dan ketersediaan transportasi laut yang menghambat pemanfaatan sumber daya alam di pulau-pulau kecil Kepulauan Riau. Sehingga, perkembangan ekonomi pun turut berdampak dengan perubahan yang tidak signifikan dimana masih ada sumber daya alam yang belum dikelola dan kendala ketersediaan infrastruktur, teknologi dan alat untuk mengelola dan mengakses sumber daya tersebut. Dan pelaksanaan kebijakan poros maritim dunia belum mempertimbangkan aspek tantangan seperti kejahatan transnasional, ketersediaan infrastruktur, kemampuan masyarakat yang menjadi pilar utama, dan sumber daya yang masih diperebutkan oleh negara lain. Evaluasi kebijakan poros maritim dunia perlu dilakukan agar mempertegas posisi kebijakan dan komitmen Indonesia yang ingin menjadi poros di bidang kemaritiman.

DAFTAR PUSTAKA

Ade Prasetya. (2016). *Ekonomi Maritim Indonesia*. Diandra Kreatif.

Adlini, M. N., Dinda, A. H., Yulinda, S., Chotimah, O., & Merliyana, S. J. (2022). Metode Penelitian Kualitatif Studi Pustaka. *Edumaspul: Jurnal Pendidikan*, 6(1), 974-980. <https://doi.org/10.33487/edumaspul.v6i1.3394>

- Anindita, R. (2019). Jurnal Kajian Strategik Ketahanan Nasional Indonesia Sebagai Negara Kepulauan Indonesia Sebagai Negara Kepulauan. *Jurnal Kajian Strategik*, 2(2).
- Asmar, Y., Apriyanto, I. N. P., Prakoso, L. Y., Moechammad, R., Taufik, Ansori, Parwata, I. N., Suseto, B., Priyanto, & Purwantoro, S. A. (2016). *KEBIJAKAN POROS MARITIM DUNIA DIHADAPKAN DENGAN UNDANG-UNDANG NO. 32 TAHUN 2014 DALAM RANGKA MEWUJUDKAN KETAHANAN NASIONAL*. 2(8), 1-23.
- Daniel Mohammad Rosyid. (2017). *Paradigma Pengembangan Maritim dan Energi: Prespektif Kedaulatan dan Kearifan Lokal dalam Kebijakan Ekonomi Biru*. Intrans Publishing.
- Dewi, A. E., Rahman, A., Farhan Nasution, M., Raja, M., Haji, A., & Raja, U. M. (2023). Peran Pemerintah dalam Mengatasi Human Trafficking di Kepulauan Riau. *Scientia Sacra: Jurnal Sains*, 3(2), 37-47. <http://pijarpemikiran.com/index.php/Scientia>
- Dr. Riant, N. (2021). *Foreign Policy Menuju Kebijakan Luar Negeri Level 4*. PT Elex Media Komptindo.
- Edi Suharto. (2020). *Analisis Kebijakan Publik: Panduan Praktis Mengkaji Masalah dan Kebijakan Sosial*. ALFABETA.
- Hendrayady, A. (2019). Membangun Wilayah Perbatasan di Provinsi Kepulauan Riau (Mencari Solusi Untuk Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Di Pulau-Pulau Terdepan). *KEMUDI : Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 4(1), 34-49. <https://doi.org/10.31629/kemudi.v4i1.1305>
- Heryandi. (2018a). *Memperkuat Kedaulatan Indonesia di Laut Menuju Poros Maritim Dunia*. Graha Ilmu.
- Heryandi. (2018b). *Memperkuat Kedaulatan Indonesia di Laut Menuju Poros Maritim Dunia*. Graha Ilmu.
- Heryandi. (2018c). *Memperkuat Kedaulatan Indonesia di Laut Menuju Poros Maritim Dunia*. Graha Ilmu.
- Hidayat, S., & Subang, U. (2017). Kebijakan poros maritim dan keamanan nasional indonesia: tantangan dan harapan. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 107-121.
- Indra, M. (2021). Gagasan Desentralisasi Asimetris Dalam Pengelolaan Wilayah Perbatasan Provinsi Kepulauan Riau Dalam Mewujudkan Kepulauan Riau Sebagai Poros Maritim Dan Menjaga Kedaulatan Negara. *Riau Law Journal*, 5(2), 141. <https://doi.org/10.30652/rlj.v5i2.7902>
- Mirza, A. C., Anggraini, R. A. R., & Soetijono, I. R. (2017). *Implementasi Pengelolaan Sumber Daya Laut Nasional Terhadap Kebijakan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau*. 4(2), 56-70.
- Muhamad, S. V. (2015). Kejahatan Transnasional Penyelundupan Narkoba Dari Malaysia Ke Indonesia: Kasus Di Provinsi Kepulauan Riau Dan Kalimantan Barat. *Journal of International*

Relations, 6(1), 1–21. <https://jurnal.dpr.go.id/index.php/politica/article/view/306>

- Pudyo, W., Moeljadi, Kusumaningrum, A., & Wijaya, W. W. (2022). Peran Intelijen Maritim Guna Membangun Budaya Maritim Indonesia sebagai Pilar dalam Kebijakan Poros Maritim Dunia. *Jurnal Pendidikan Dan Konseling*, 4, 1349–1358. <https://doi.org/10.31004/jpdk.v4i5.7599>
- Syafril KA, S. K., & Sujarwanto, S. (2020). Pengembangan Pelayaran Perintis pada Perintis Pulau-Pulau Terisolir di Kepulauan Riau. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 17(2), 43–53. <https://doi.org/10.25104/transla.v17i2.1411>
- Utomo, P., & Umami, Y. zakky. (2021). Covid-19 Versus Mudik Telaah Tentang Efektivitas Kebijakan Pelarangan Mudik Lebaran Pada Masa Pandemi Covid-19. *Qistie*, 14(1), 111. <https://doi.org/10.31942/jqi.v14i1.4496>
- Winarti, N. (2017). Illegal Fishing di Kepulauan Riau. *Kemudi: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 1(2), 1–19.
- Zulham, M., & Saragih, H. M. (2019). Strategi Indonesia dalam Mewujudkan Poros Maritim Dunia di Tengah Kebijakan Jalur Sutra Maritim China. *Jurnal Sosial Dan Humaniora*, 4(7), 49–61. <https://doi.org/10.47313/ppl.v4i7.593>