

# Analisis Wacana Kebijakan Maritim: Studi Kasus Nelayan Pantai Kedonganan Kabupaten Badung Provinsi Bali

Adwitya Aksomo Diwyo<sup>1)</sup>, Piers Andreas Noak<sup>2)</sup>, Muhammad Ali Azhar<sup>3)</sup>

<sup>1,2,3)</sup>Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Udayana

Email: [diwyoaksomo@gmail.com](mailto:diwyoaksomo@gmail.com)<sup>1)</sup>, [andreas.noak@yahoo.com](mailto:andreas.noak@yahoo.com)<sup>2)</sup>, [aliazhar23mr@yahoo.co.id](mailto:aliazhar23mr@yahoo.co.id)<sup>3)</sup>

## ABSTRACT

*Maritime sector policy runs into a tidal condition until President Joko Widodo attempted to exploit one of the power sources of Indonesia through maritime policy discourse, aiming Indonesia as the world's maritime axis. Factually, the implementation of maritime policy discourse encounter obstacles and seems going nowhere caused by the focus of government in national infrastructure development and facing unoptimized condition. This research using Foucault's discourse analysis. Data found that the media contributes to deploy the maritime policy discourse and the realization of maritime policies to Kedonganan fishermen yet unoptimized as discovered that the policies been less prosperous in generally. Those policies formed into sailing operational aid and fishermen insurance facing an unoptimized target. Based on those results, the conclusions drawn into the actualization of maritime policies particularly for coastal fishermen tend to be less effective in a regulation side and less prosperous for the Kedonganan fishermen in general because of an unoptimized target.*

**Keywords:** *Discourse, Maritime Policy, Media, Kedonganan Fishermen.*

## 1. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Presiden Joko Widodo dalam Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Nay Pyi Taw, Myanmar (13 November 2014), menyatakan bahwa Indonesia mempunyai keinginan untuk menjadi "Poros Maritim Dunia". Menurut Diposaptono (2016), terdapat lima pilar utama dalam mewujudkan cita-cita bangsa sebagai poros maritim dunia. Pertama, membangun kembali kesadaran budaya maritim Indonesia. Kedua, menjaga serta mengelola sumber daya laut dengan penekanannya pada kedaulatan pangan laut berbentuk industri perikanan dengan nelayan sebagai pilar utama. Ketiga, memprioritaskan

pembangunan infrastruktur serta konektivitas maritim dengan wujud membangun tol laut, *deep seaport*, industri perkapalan, logistik, dan pariwisata bahari. Keempat, mengajak semua mitra untuk bekerja sama di sektor kelautan melalui diplomasi maritim. Kelima, sebagai negara yang diapit oleh dua samudera, Indonesia memiliki kewajiban untuk membangun kekuatan pertahanan maritim.

Namun, pada kenyataannya wacana mengenai poros maritim Indonesia yang digagas oleh pemerintahan Joko Widodo masih belum maksimal. Hal tersebut dapat

terjadi karena selain wacana poros maritim, wacana pembangunan infrastruktur di seluruh Indonesia memiliki porsi yang seakan lebih tinggi dibandingkan dengan wacana poros maritim Indonesia. Anggaran untuk pembangunan infrastruktur nasional dalam RAPBN tahun 2018 telah mencapai angka 409 triliun rupiah dan naik menjadi 415 triliun rupiah pada RAPBN tahun 2019. Nominal tersebut berbanding terbalik dengan anggaran kemaritiman dalam kementerian kemaritiman dalam RAPBN tahun 2019 yang hanya senilai 300,29 miliar rupiah. Selain itu secara kasat mata beberapa media televisi cenderung lebih menyoroti pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintahan Joko Widodo. Seakan-akan wacana kebijakan maritim hanya menjadi pemanis bagi pembangunan nasional yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo. Kendati Presiden Joko Widodo telah menandatangani perpres nomor 16 tahun 2017 tentang kebijakan kelautan Indonesia yang bertujuan untuk memberikan pedoman umum beserta langkah pelaksanaannya kepada lembaga terkait demi mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, namun pada kenyataannya masih banyak kebijakan kemaritiman yang kurang tepat dalam pelaksanaannya.

Tulisan ini menarik untuk dapat diangkat sebagai salah satu penelitian ilmu politik disebabkan isu mengenai wacana poros maritim Indonesia masih hangat dan cenderung dibicarakan oleh masyarakat

Indonesia. Diskursus tersebut tengah diwacanakan secara berkelanjutan oleh Presiden Joko Widodo hingga saat ini. Untuk itu, penulis ingin meneliti bagaimana bentuk produksi wacana kebijakan maritim tersebut yang dilakukan oleh pemerintahan Joko Widodo serta implementasi kebijakan maritim terhadap nelayan di Kedonganan. Penulis akan menggunakan pendekatan teori Foucault tentang diskursus wacana yang memproduksi kebenaran atas dasar normalisasi suatu pengetahuan.

### **Rumusan Masalah**

Berdasarkan penjabaran diatas, maka dapat ditarik rumusan masalahnya sebagai berikut: Bagaimana bentuk produksi dan keefektifan wacana kebijakan maritim yang dilakukan oleh pemerintahan Joko Widodo?

### **Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitiannya adalah sebagai berikut: Mengetahui bentuk produksi wacana kebijakan maritim yang dilakukan oleh pemerintahan Joko Widodo dan seberapa efektif pada realisasi wacana kebijakan maritim tersebut.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **Teori Wacana Foucault**

Menurut Foucault wacana adalah kepentingan kekuasaan, dominasi dan hegemoni kebudayaan serta ilmu pengetahuan (Darma, 2009: 83). Pendistribusian wacana secara strategis kedalam masyarakat pada era postmodern saat ini adalah melalui media, baik media cetak maupun media *online*. Menurut

Foucault wacana dan kekuasaan mempunyai hubungan timbal balik. "Elemen taktis' tersebut memiliki keterkaitan dengan kajian strategis dan politis, dimana konotasi politis disini ialah tidak hanya yang berhubungan dengan pemerintahan namun hal tersebut menghegemoni secara ideologis maupun secara kultural (Darma, 2009: 83). Dalam penelitian ini, penulis ingin meneliti terhadap dua hal, yakni: bagaimana bentuk produksi wacana kebijakan kemaritiman yang digagas oleh pemerintahan Joko Widodo; dan bagaimana implementasi wacana kebijakan maritim yang digagas oleh pemerintahan Joko Widodo terhadap nelayan pantai Kedonganan.

### **Wacana**

Menurut Foucault, wacana tidak hanya dipahami sebagai serangkaian kata dalam teks, namun merupakan sesuatu yang dapat menghasilkan yang lain berupa gagasan, konsep, ataupun efek. Wacana tersebut dapat dilihat disebabkan secara sistematis suatu konsep, ide, opini, maupun pandangan hidup terbentuk kedalam konteks tertentu sehingga mempengaruhi jalan pemikiran dan tindakan tertentu. Foucault berpendapat bahwa daripada menggunakan kekuatan represif dalam mengatur ketertiban umum, lebih baik menggunakan kekuatan normalisasi. Kekuatan normalisasi menciptakan pengaturan sosial tanpa harus melakukan paksaan kepada khalayak umum melalui penciptaan baik/buruk dengan menggunakan pengetahuan yang diciptakan oleh penguasa. Pengetahuan tersebut akan

mendorong seseorang untuk berlaku maupun menghindari suatu tindakan tanpa adanya unsur kekerasan. Dalam konteks ini, penguasa menggunakan langkah tersebut untuk mengatur ketertiban umum melalui kuasa yang telah menyebar dan bahkan telah menyublim. Foucault menyatakan pula bahwa disetiap tempat terdapat kuasa dan tidak harus terdapat pada institusi formal.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teori wacana menurut Foucault disebabkan karena dalam pandangan Foucault wacana digunakan untuk memproduksi suatu kebenaran akan pengetahuan tertentu. Tujuan daripada produksi wacana akan suatu hal ialah untuk menciptakan manusia produktif berdasarkan pada wacana yang dinormalisasikan. Pada penelitian ini, pemerintahan Joko Widodo sedang berupaya membangun wacana kebijakan maritim kedalam masyarakat Indonesia. Penggunaan konsep wacana Foucault dimaksudkan untuk meneliti bentuk produksi wacana kebijakan maritim yang digagas oleh Presiden Joko Widodo melalui media massa serta untuk meneliti implementasi wacana tersebut terhadap nelayan pantai Kedonganan.

### **Poros Maritim**

Poros maritim merupakan pendulum sentral yang terletak pada pihak, korporasi, maupun negara yang menjadi patokan atau pusat serta berfungsi sebagai acuan dalam pergerakan sehari-hari. Dalam kasus ini, pihak atau negara yang menjadi pendulum sentral tersebut memiliki kekuatan khas

dibidang maritim. Daerah inti (*heartland*) Indonesia menurut Lapien terletak tidak pada pulau atau daratan, namun wilayah maritim memegang peran yang sentral (Diposaptono, 2016: 19). Indonesia apabila melihat dari kondisi lingkungan dan alam, memiliki modal yang besar untuk menjadi negara maritim.

### **3. METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Adapun jenis penelitian kualitatif yang dipilih oleh penulis ialah Studi Kasus. Studi kasus memiliki pengertian sebagai salah satu penelitian kualitatif, dimana peneliti melakukan eksplorasi mendalam terhadap proses, aktifitas, kejadian, program, terhadap individu atau lebih dari satu orang (Sugiyono, 2017). Penelitian ini menggunakan sumber data primer dan sekunder dan teknik penentuan informan secara *snowball sampling*. Teknik analisis data berupa pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan *conclusion drawing*.

### **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Gambaran Umum**

Wacana tentang kebijakan maritim yang salah satunya berwujud Indonesia sebagai poros maritim dunia telah dikampanyekan oleh Joko Widodo ketika masih berstatus sebagai calon presiden Republik Indonesia periode 2014-2019. Menurut Ali Maksum (2015) permasalahan pada pengelolaan sektor kelautan merupakan alasan utama Presiden Joko Widodo mengangkat wacana tentang poros maritim Indonesia. Permasalahan tersebut salah

satunya adalah aksi illegal fishing yang telah merugikan negara sebanyak Rp 365 triliun per tahun menurut Badan Pemeriksa Keuangan tahun 2013. Terdapat lima pilar utama dalam mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia: pembangunan kembali budaya maritim Indonesia, pengelolaan sumber daya laut untuk mewujudkan kedaulatan pangan laut dengan pendekatan industri perikanan yang menempatkan nelayan sebagai prioritas utama, pembangunan konektivitas tol laut, diplomasi maritim, dan membangun pertahanan maritim. Kelima pilar tersebut termasuk kedalam program Nawacita Presiden Joko Widodo yang merupakan kumpulan-kumpulan program pembangunan nasional. Program tersebut kemudian ditransferkan kepada Kementrian Kelautan dan Perikanan menjadi tiga misi: kedaulatan, keberlanjutan, dan kesejahteraan.

Masyarakat nelayan masih hidup dalam garis kemiskinan. Menurut Kusnadi (2014: 28), terdapat beberapa permasalahan yang masih menghinggapi masyarakat nelayan. Faktor-faktor tersebut berupa: permasalahan perekonomian; permasalahan disektor modal yang mempengaruhi usaha mereka; fungsi lembaga sosial ekonomi yang belum optimal; SDM yang rendah akibat keterbatasan akses pendidikan dan pelayanan publik lainnya; sumber daya lingkungan yang mengalami degradasi; kebijakan pemerintah yang masih belum berorientasi pada sektor kemaritiman. Beberapa faktor tersebut menjadikan

masyarakat nelayan sebagai kelompok masyarakat yang termarjinalkan. Dalam penelitian ini, peneliti mengambil contoh kasus pada masyarakat nelayan di pantai Kedonganan. Terpilihnya nelayan di pantai Kedonganan tidak lain dikarenakan wilayah Kedonganan terkenal sebagai wilayah penghasil perikanan terbesar di kabupaten Badung dan terdapat pasar ikan yang cukup besar.

### **Analisis Hasil Temuan**

#### **Produksi Wacana Kebijakan Maritim oleh Pemerintahan Joko Widodo**

Wacana kebijakan maritim tersebut juga telah digalakkan oleh Joko Widodo sejak mengikuti kampanye pada pemilu capres 2014. Hal itu terbukti dalam berita tribunnews.com pada tanggal 11 Juni 2014 dengan judul berita "Jokowi Paparkan Visi 'Restorasi Maritim'", Joko Widodo memaparkan empat hal yang akan dilakukannya apabila terpilih menjadi presiden Indonesia periode 2014-2019. Pertama, menuntaskan permasalahan pasar gelap ikan tuna dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Kedua, menuntaskan permasalahan *illegal fishing*. Ketiga, melaksanakan program budidaya laut. Keempat, melaksanakan program ketenagakerjaan dibidang maritim. Menurut Joko Widodo, penuntasan kasus *illegal fishing* dapat dilakukan melalui menambah pengamanan di laut dengan menggunakan kapal patrol dan *drone*. Paparan tersebut disampaikan sendiri oleh Joko Widodo dalam acara pertemuan yang

dihadiri oleh Menteri Kelautan dan Perikanan Sharif Cicip Sutarjo.

Selanjutnya dalam berita yang dimuat oleh detik.com pada tanggal 12 Juni 2014 dengan judul "Ini Visi Misi Jokowi-JK Soal Pembangunan Maritim Indonesia" juga memberitakan tentang kampanye Joko Widodo dalam bidang maritim. Dalam berita tersebut pasangan Jokowi-JK ingin membangun sistem maritim Indonesia yang lebih dengan membangun konektivitas ekonomi antarpulau. Hal tersebut diterangkan oleh perwakilan Tim Ahli Pemenangan Jokowi-Jusuf Kalla, Edy Prasetyono. Menurutnya pasangan Jokowi-JK ingin memanfaatkan bidang maritim untuk keperluan keamanan nasional, meningkatkan kemandirian ekonomi dan sumberdaya maritim semata-mata untuk kemajuan NKRI serta sejalan dengan Wawasan Nusantara. Lebih lanjut, agenda pemakmuran kesejahteraan nelayan, masyarakat pesisir, dan pulau-pulau kecil terluar juga termasuk dalam agenda pembangunan Jokowi-JK dibidang maritim. Menurut Edy, dengan adanya agenda tersebut lantas juga tidak serta-merta melupakan perekonomian daratan. Dengan adanya konektivitas laut yang lancar, maka pertumbuhan perekonomian di darat akan lebih lancar.

Pidato Presiden Joko Widodo selanjutnya pada KTT Asia Timur pada tanggal 13 November 2014 beberapa kali beliau menggunakan kata seperti "poros maritim dunia". Dalam KTT tersebut

dimanfaatkan oleh Presiden Joko Widodo untuk mengenalkan konsep Indonesia sebagai poros maritim dunia dengan melaksanakan yang disebut sebagai lima pilar utama menuju Indonesia sebagai poros maritim dunia. Seperti membangun budaya maritim, menjaga sumberdaya laut, konektivitas maritim, diplomasi maritim, dan pertahanan maritim. Pidato tersebut secara lengkap disajikan oleh Sekretariat Kabinet Republik Indonesia dalam setkab.go.id.

Selanjutnya terdapat video yang dimuat oleh metrotvnews.com pada tanggal 25 September 2018 dengan judul "Menuju Poros Maritim Dunia". Video tersebut juga ditayangkan pada salah satu program Metro Tv yang bernama Metro Bisnis. Dalam video tersebut disebutkan bahwa Kementerian Kelautan dan Perikanan bekerjasama dengan Badan Informasi Geospasial dan Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI AL merilis data laut teritorial, luas daratan dan perairan Indonesia, serta panjang garis pantai. Data tersebut menunjukkan keseriusan pemerintah dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia serta menanggulangi permasalahan dibidang maritim. Dalam video tersebut disebutkan bahwa luas daratan dan perairan Indonesia berjumlah 8,3 juta KM<sup>2</sup>, luas total perairan sebesar 6,4 juta KM<sup>2</sup>, garis pantai sebesar 108.000 kilometer, dan jumlah pulau-pulau di Indonesia sebesar 17.504. Disebutkan pula bahwa 60% pulau-pulau di Indonesia belum dinamai oleh pemerintah dan rentan diklaim oleh negara lain. Dengan adanya data yang akurat akan dapat

memetakan permasalahan kemaritiman Indonesia secara tepat agar terwujud visi Indonesia sebagai poros maritim dunia.

### **Nelayan Pantai Kedonganan**

Nelayan di Kedonganan yang menjadi narasumber dalam penelitian ini berjumlah 4 orang, terdiri dari bapak: Taufiq, Irwansyah, Ijoh, dan Iwan. Peneliti mewawancarai beliau-beliau pada sebuah kapal yang sedang tidak digunakan untuk melaut dan dipergunakan oleh mereka untuk berkumpul. Mereka merupakan nelayan pendatang yang berasal dari Jawa dan Sulawesi.

Mereka menyatakan tidak tahu mengenai pandangan mereka terhadap jiwa, budaya, dan poros maritim. Hal ini disebabkan karena kehidupan sehari-hari fokus pada pekerjaan serta kadang kala butuh waktu beberapa bulan berada di tengah laut. Selanjutnya mereka menyatakan bahwa tidak pernah mendapatkan penyuluhan dari pemerintah. Peneliti juga bertanya apakah pemerintah pernah meninjau nelayan di Kedonganan, mereka menyatakan bahwa pernah dengan tujuan untuk memberikan informasi mengenai bantuan kepada nelayan. Namun hingga saat ini menurut mereka bantuan tersebut tidak mereka dapatkan. Data lapangan menunjukkan bahwa pemerintah tidak pernah memfasilitasi kegiatan nelayan di Kedonganan mereka mengatakan bahwa belum pernah. Salah satu dari mereka mengatakan bahwa berita akan adanya

bantuan yang hendak ditujukan bagi nelayan memang ada, tetapi pada kenyataannya mereka tidak pernah mendapatkan bantuan tersebut. Mengenai BPJS, mereka menyatakan bahwa tidak memiliki kartu BPJS, terkecuali nelayan yang menjadi anggota kelompok nelayan di Kedonganan dapat dibantu dalam proses kepemilikannya.

Pertanyaan selanjutnya ialah apakah “lebih enak” menjadi nelayan di pemerintahan saat ini atau pemerintahan sebelumnya, mereka menyatakan bahwa “lebih enak” pada saat pemerintahan sebelumnya. Hal tersebut disebabkan mereka merasa kepengurusan surat perizinan untuk melaut lebih susah dan ketat pada pemerintahan saat ini. Dahulu surat yang sudah ada hanya tinggal diperbaharui saja dengan surat yang telah ada. Surat perizinan tersebut dahulu hanya berjumlah 2 lembar, sedangkan surat perizinan pada saat ini berjumlah hampir 20 lembar menurut bapak Irwansyah. Untuk dapat mengurus surat-surat tersebut juga dibutuhkan CV yang wajib diberikan nelayan ketika akan mengurus surat tersebut. Proses untuk mendapatkan surat tersebut juga lebih susah pada saat ini dibandingkan yang terdahulu. Nelayan kecil seperti bapak Irwansyah dan koleganya merasa untuk kepengurusan surat saat ini disetarakan pada kepengurusan izin kapal *Long Line*. Meskipun susah, bapak Irwansyah mengaku juga terdapat sisi positifnya yakni surat-surat perizinan tersebut lebih lengkap. Beliau merasa hanya saja kepengurusan surat saat ini lebih ketat daripada sebelumnya.

## **Pengepul Ikan Kedonganan**

Peneliti berkesempatan mewawancarai seorang pengepul ikan di Kedonganan bernama bapak Mardani yang dahulu juga berprofesi sebagai nelayan di Kedonganan pada tahun 1982 hingga tahun 1990. Kemudian beliau pensiun sebagai nelayan dan datang kembali ke Kedonganan pada tahun 2000 serta beralih profesi menjadi pengepul ikan sejak tahun 2015. Usia beliau sudah menginjak umur 52 tahun. Beliau merupakan orang Jember dan memiliki KTP sesuai dengan tanah kelahirannya. Selain itu, beliau juga termasuk mengepalai 10 orang nelayan yang melaut di pesisir Kedonganan.

Kesaksian bapak Mardani sama seperti nelayan lainnya, bahwa nelayan pendatang tidak mendapatkan bantuan dari dinas terkait dan tidak diperbolehkan menjadi anggota kelompok nelayan disana karena untuk dapat menjadi anggota kelompok nelayan di Kedonganan wajib individu tersebut adalah orang Bali asli Kedonganan. Meski demikian, menurut beliau memang ada bantuan-bantuan bagi nelayan namun yang menerimanya adalah nelayan asli Kedonganan yang tergabung kedalam kelompok nelayan disana. Menurut bapak Mardani bantuan yang diberikan kepada nelayan di Kedonganan dalam sepengetahuan beliau berupa kapal besar dan mesin diesel atau mesin tempel merek Yamaha yang sering diberikan oleh dinas terkait. Namun tetap yang menerima bantuan

tersebut hanyalah nelayan asli Kedonganan yang tergabung kedalam kelompok nelayan.

### **Pendiri Kelompok Nelayan Kertha Bali**

Peneliti mewawancarai Made Sudiana, seorang narasumber yang merupakan salah satu pendiri kelompok nelayan Kertha Bali di Kedonganan. Beliau dahulu merupakan nelayan asli Kedonganan dan kini beliau telah pensiun sebagai nelayan serta beralih profesi menjadi pemilik warung makan disekitar pantai Kedonganan. Beliau sekarang berusia 50 tahun dan telah menekuni profesi sebagai nelayan di Kedonganan selama kurun waktu 30 tahun sejak beliau masih menempuh pendidikan tingkat SMP. Peneliti berkesempatan mewawancarai beliau di warung makan miliknya.

Peneliti selanjutnya bertanya apakah dinas perikanan pernah memberikan penyuluhan maupun bantuan kepada kelompok nelayan Kertha Bali. Beliau menjawab bahwa sering mendapatkan bantuan dari pemerintah yang ditujukan kepada kelompok nelayan Kertha Bali. Bantuan tersebut bervariasi mulai dari kapal *fiberglass*, kapal jukung, kapal ikan, mesin tempel merek Suzuki berkapasitas 30PK, serta pembangunan stasiun pengisian bahan bakar berjenis solar khusus untuk operasional nelayan. Untuk stasiun tersebut harga jualnya lebih murah daripada stasiun pada umumnya dikarenakan telah disubsidi oleh pemerintah. Menurut Made Sudiana pemerintah pernah memberikan penyuluhan tentang poros maritim kepada anggota

kelompok nelayan Kertha Bali di wantilan tersebut. Namun beliau telah lupa akan isi dari penyuluhan tersebut.

Pertanyaan selanjutnya adalah seputar perbedaan perlakuan dari pemerintah kepada nelayan di Kedonganan khususnya anggota kelompok nelayan Kertha Bali pada saat pemerintahan Presiden Joko Widodo maupun pemerintahan sebelumnya. Beliau menjawab bahwa tidak terdapat perbedaan perlakuan secara khusus dari dinas terkait kepada nelayan di Kedonganan. Namun menurut beliau, bantuan yang diberikan oleh dinas perikanan berupa 10 unit mesin tempel merek Suzuki dengan kapasitas 30PK tersebut diberikan pada tahun 2015 yang lalu. Made Sudiana menambahkan bahwa dalam kurun waktu beberapa tahun terakhir pemerintah jarang meninjau nelayan di Kedonganan terkhususnya anggota kelompok nelayan Kertha Bali. Menurut beliau biasanya dalam setahun diadakan rapat dengan dinas perikanan sebanyak dua kali dalam setahun. Namun untuk saat ini beliau berpendapat bahwa dinas perikanan jarang melakukan peninjauan terhadap nelayan di Kedonganan.

### **Nelayan Tanjung Bena**

Peneliti telah mewawancarai dua orang nelayan di kawasan Tanjung Bena dengan beliau yang bernama Abdul Salam dan Abdurrahman. Model wawancara kepada kedua beliau tersebut adalah dengan duduk bersama pada sebuah *dipan*. Kendati peneliti mewawancarai kedua narasumber tersebut, hanya bapak Abdul Salam yang paling sering



peneliti ajak untuk berbincang. Adapun alasan peneliti mewawancarai nelayan di Tanjung Benoa adalah untuk membandingkan data kesaksian nelayan dengan nelayan yang berada di Kedonganan. Bapak Abdul Salam berasal dari Sinjai, Sulawesi Selatan. Sedangkan bapak Abdurrahman berasal dari Bima, Nusa Tenggara Barat. Bapak Abdul Salam masih memiliki KTP asal daerahnya, namun bapak Abdurrahman telah menetap di Bali dan sudah memiliki KTP Bali. Abdul Salam telah menekuni profesi sebagai nelayan selama 20 tahun dan kini ia merupakan nahkoda di kapal penumpang tradisional asal Makassar dan telah berusia 38 tahun. Beliau mulai berlayar ke Bali pada tahun 2005. Sedangkan bapak Abdurrahman telah pensiun dari profesinya sebagai nelayan pada tahun 2008 dan kini menekuni profesi lain sebagai pembuat kapal berbahan *fiberglass*. Beliau sudah pensiun dikarenakan usia beliau yang telah menginjak 50 tahun.

Peneliti mencoba bertanya kepada Abdul Salam mengenai apa itu jiwa maritim. Beliau menjawab bahwa jiwa maritim adalah keharusan untuk memiliki semangat yang kuat sebagai nelayan untuk mengarui lautan disertai dengan pikiran yang kuat. Ketika peneliti bertanya apakah bapak Abdul Salam pernah mendengar tentang Nawacita, beliau menjawab bahwa belum pernah mendengarnya. Pun mengenai poros maritim beliau juga tidak mengetahui akan hal tersebut. Selama 13 tahun menjadi nelayan di Tanjung Benoa beliau mengaku bahwa

belum pernah mendapatkan bantuan atau penyuluhan dari dinas terkait. Menurut beliau bantuan yang pernah ia terima sebagai nelayan di Tanjung Benoa hanya pembangunan dermaga di Tanjung Benoa. Pembangunan dermaga Tanjung Benoa dilaksanakan pada tahun 2012. Dahulu dermaga tersebut hanya terbuat dari kayu sebelum adanya proyek pembangunan dermaga menurut Abdul Salam. Bapak Abdul Salam menjelaskan bahwa dinas perikanan jarang turun memantau keadaan di Tanjung Benoa. Menurutnya, kendati datang pun dinas perikanan tersebut hanya memantau aktifitas nelayan yang berada di Tanjung Benoa. Menurut Abdul Salam hanya dari PSDKP yang sering turun ke lapangan dan sebenarnya sama-sama berasal dari dinas perikanan. PSDKP merupakan singkatan dari Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan, dibawah otoritas Ditjen Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia.

### **Pandangan Sekretaris Gerakan Nasional Revolusi Mental Gugus Tugas Provinsi Bali**

Peneliti telah mewawancarai Sekretaris Gerakan Nasional Revolusi Mental Gugus Tugas Provinsi Bali, Gede Kamajaya, S.Pd, M.Si. Gerakan nasional revolusi mental terbagi kedalam dua fase, yakni fase pertama dan fase kedua. Fase pertama berisikan tiga gerakan, yaitu: Gerakan Indonesia Melayani; Gerakan Indonesia Bersih; dan Gerakan Indonesia Tertib. Kemudian fase kedua

memiliki program Gerakan Indonesia Mandiri dan Gerakan Indonesia Bersatu. Menurut penuturan dari bapak Gede Kamajaya, pelaksanaan gerakan revolusi mental masih berada pada fase pertama. Pada dasarnya beliau mengapresiasi ide tentang poros maritim dikarenakan gagasan mengenai poros maritim Indonesia memiliki tujuan untuk mengelola potensi kemaritiman Indonesia secara lebih baik dan profesional dengan tujuan menambah pendapatan negara dari sektor maritim sekaligus menjaga kedaulatan Indonesia pada bidang maritim.

### **Penjelasan Dinas Perikanan Kabupaten Badung**

Peneliti mewawancarai perwakilan dari dinas perikanan kabupaten Badung untuk dapat memperoleh informasi seputar nelayan di pantai Kedonganan beserta kebijakan yang telah dilakukan. Dalam kesempatan tersebut, peneliti berhasil mewawancarai Kepala Bidang Pemberdayaan dan Usaha Perikanan, Drh. Made Andika Dwi Arisanti, MMA. Ibu Andika menjelaskan mengenai instruksi dari pusat kepada daerah. Instruksi tersebut berupa melengkapi sarana pelabuhan yang sudah ada serta pemberian bantuan kapal kepada nelayan. Lebih lanjut, menurutnya banyak anggaran dari pusat ke daerah khususnya yang diberikan kepada dinas perikanan kabupaten Badung. Anggaran tersebut untuk merealisasikan proyek pembangunan dermaga lebih kurang senilai 20 miliar, pembangunan *break water* senilai lebih kurang 13 miliar, pembangunan *cold storage*,

pembangunan pabrik es, dan pembangunan pasar ikan Kedonganan senilai 2 miliar. Bantuan-bantuan tersebut menurut beliau banyak dianggarkan oleh pusat kepada dinas perikanan kabupaten Badung pada tahun 2011-2014. Seperti pembangunan pasar ikan Kedonganan pada tahun 2012, pembangunan dermaga dan *break water* pada tahun 2013, serta pembangunan pabrik es pada tahun 2014. Tetapi pembangunan *cold storage* terlaksana pada tahun 2009. Lebih lanjut, ibu Andika menyatakan bahwa kawasan yang menjadi lokasi aktifitas nelayan Kedonganan diberikan bantuan sarana dan prasarana oleh pemerintah. Menurut beliau Kedonganan menjadi pusat penjualan ikan kabupaten Badung sehingga dijuluki oleh beliau sebagai Miniapolitan. Terdapat dua kelompok nelayan di Kedonganan, yakni kelompok nelayan Kertha Bali dan kelompok nelayan Putra Bali. Kedua kelompok nelayan tersebut tetapi tergolong sebagai nelayan kelas pengusaha.

Menurut beliau terdapat program khusus untuk nelayan yang telah dianggarkan oleh Dirjen Perikanan Tangkap kepada 1400 orang nelayan di kabupaten Badung. Program tersebut bernama asuransi nelayan. Asuransi tersebut berupa asuransi kecelakaan kerja yang diperuntukkan untuk nelayan. Secara eksplisit ibu Andika tidak dapat menyebutkan nominalnya secara pasti. Namun sebagai contoh, apabila seorang nelayan meninggal dunia ketika melaut maka akan diberikan santunan sebesar 100-150 juta kepada keluarga ahli waris. Asuransi

tersebut gratis diberikan kepada nelayan sehingga tidak ada iuran yang dibebankan kepada mereka. Tujuan diadakannya asuransi tersebut untuk memberikan jaminan perlindungan kepada nelayan. Terdapat hal menarik pada asuransi nelayan tersebut. Menurut ibu Andika, pada tahun 2017 nelayan di kabupaten Badung berjumlah 2011 orang. Namun hingga saat ini tidak ada satupun nelayan di kabupaten Badung yang mendaftarkan dirinya untuk ikut serta dalam program asuransi nelayan. Menurut ibu Andika, terdapat beberapa alasan yang melatarbelakangi kejadian tersebut. Alasan pertama, nelayan di kabupaten Badung memiliki profesi lain yang menyebabkan profesi nelayan hanyalah profesi sampingan. Sebagai analogi ibu Andika menyatakan bahwa “pagi melaut, siang bekerja di sektor pariwisata”. Alasan kedua ialah, memang benar mereka berprofesi sebagai nelayan asli. Namun mereka berada pada level pemodal atau pemilik sehingga mereka tidak melaut. Lebih lanjut, hanya nelayan kabupaten Badung yang berhak atas premi asuransi nelayan sehingga nelayan pendatang tidak diperbolehkan untuk diikutsertakan.

#### **Penjelasan kepala UPT. PPI Kecamatan Kuta dan Kuta Selatan**

Peneliti mewawancarai Kepala UPT. Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Kecamatan Kuta dan Kuta Selatan, I Made Kena, S.Pi. Menurut Made Kena kepengurusan izin berlayar berdasarkan volume kapal atau *Gross Ton* (GT) berdasarkan Undang-

Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, maka pengelolaannya dilimpahkan pada tingkat provinsi dengan level GT berapa pun. Sebelum undang-undang tersebut berlaku, pengelolaan perizinan berdasarkan GT untuk tingkat 10 GT kebawah dikelola oleh kabupaten, lebih dari 10 GT sampai dengan 30 GT pengelolaannya berada di tingkat provinsi, sedangkan diatas 30 GT pengelolaannya diambil alih oleh kementrian pusat. Bapak I Made Kena juga memaparkan bahwa terdapat tiga kelompok nelayan di Kedonganan, yakni kelompok nelayan Kertha Bali, kelompok nelayan Putra Bali, dan kelompok nelayan Semar Jaya. Sedikit berbeda dengan paparan dari dinas perikanan kabupaten Badung yang diwakilkan oleh ibu Andika pada paparan sebelumnya.

#### **Analisis**

Menurut Foucault wacana digunakan oleh kepentingan penguasa sebagai alat propaganda dengan menyebarkan suatu produksi pengetahuan kedalam tengah-tengah masyarakat. Pendistribusian wacana tersebut dalam era postmodern saat ini dilaksanakan secara strategis melalui media, baik itu media cetak maupun media elektronik. Selanjutnya, Selden mendefinisikan mengenai pemikiran Foucault bahwa suatu kekuasaan atau dominasi yang ada dilaksanakan melalui wacana, dan setiap kekuasaan pasti memiliki pengaruh (Darma, 2009: 83-84). Wacana digunakan sebagai *tactical element* guna mempengaruhi pola

pikir masyarakat. Tujuannya tidak lain adalah untuk membangun suatu dominasi maupun melanggengkan kekuasaan. Hal tersebut sesuai dengan produksi wacana kemaritiman yang dilaksanakan oleh pemerintahan Joko Widodo saat ini yang mayoritas mendapatkan “bantuan” dari media massa.

Kendati wacana mengenai kebijakan maritim digencarkan secara terus menerus oleh pemerintah melalui media, namun frekuensi tersebut menurun akhir-akhir ini. Penurunan tersebut didorong pula pada realisasi kebijakan nasional yang bertentangan dengan semangat kemaritiman. Melalui wawancara peneliti dengan Sekretaris Gerakan Nasional Revolusi Mental Gugus Tugas Provinsi Bali, Gede Kamajaya, menyatakan bahwa sebenarnya apabila Presiden Joko Widodo serius terhadap wacana kebijakan maritim maka reklamasi di Teluk Benoa sepatutnya telah terselesaikan dengan mencabut aturan payung hukum pada program tersebut yang justru tidak presiden Joko Widodo laksanakan. Dengan berbekal semangat Indonesia sebagai poros maritim dunia sudah menjadi modal yang cukup untuk dapat mencabut aturan reklamasi Teluk Benoa. Sebab adanya reklamasi justru mencederai semangat tersebut, termasuk didalamnya kerusakan ekosistem laut maupun ekonomi yang tidak memihak masyarakat kecil seperti nelayan.

Pendapat juga diutarakan dari Ketua Umum Ikatan Pengusaha Industri Kapal Indonesia (Iperindo) Eddy K. Logam, Direktur Utama PT. Krakatau Shipyards Askan Naim,

dan Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia Zaldy Marsita, yang dimuat dalam rubrik kompas.id pada tanggal 4 Mei 2018 dengan judul “PR Jadi Negara Maritim Masih Banyak”. Menurut Eddy, diperlukan adanya peningkatan industri suku cadang kapal dengan tujuan meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Untuk dapat merealisasikan hal tersebut, diperlukan pertumbuhan pada industri pembuatan kapal. Namun hingga saat ini pemerintah masih membeli kapal dari luar negeri, dimana hal tersebut bertentangan dengan wacana Indonesia sebagai poros maritim dunia. Selanjutnya menurut Naim kendati Indonesia merupakan negara kepulauan, namun pemerintah justru memfokuskan pembangunan infrastruktur pada jalan dan jembatan. Lebih lanjut, anggaran pemerintah dalam pembangunan infrastruktur sektor jalan dan jembatan mencapai 40 triliun rupiah. Menurut Naim apabila dari 40 triliun tersebut dianggarkan 20 persen saja untuk membangun sarana laut, maka sektor pelayaran Indonesia menjadi lebih baik. Kemudian menurut Zaldy, anggaran pemerintah untuk program tol laut sudah cukup besar namun manfaat dari program tersebut belum dinikmati oleh masyarakat luas. Hal tersebut dapat terjadi karena jumlah kapal dan rute tol laut yang ada tergolong minim. Akibatnya barang yang dibawa oleh kapal tol laut hanya dinikmati oleh pedagang saja.

Kebijakan maritim pada studi kasus nelayan pantai Kedonganan saat ini dirasa kurang memberikan dampak yang berarti

bagi nelayan secara keseluruhan. Bantuan yang dianggarkan hanya diberikan kepada anggota nelayan yang tergabung kedalam kelompok nelayan di Kedonganan. Nelayan yang tergabung dalam kelompok tersebut rata-rata sudah sejahtera secara finansial. Ini disebabkan mereka tidak hanya berprofesi sebagai nelayan, namun telah memiliki usaha lain yang dapat memberi tambahan pemasukan. Mayoritas nelayan asli Kedonganan berada pada level nelayan kelas pengusaha yang memiliki modal, kapal, dan alat tangkap sendiri. Mereka memperkerjakan nelayan pendatang yang berasal dari pulau Jawa, Kalimantan, Sulawesi, hingga Sumatra. Nelayan-nelayan inilah yang justru masih berada pada tahap nelayan buruh atau pekerja yang paling membutuhkan bantuan dari pemerintah.

Berdasarkan beberapa fakta yang telah disebutkan oleh peneliti pada sebelumnya, maka dapat dilihat bahwa nelayan pendatang yang berada di pesisir Kedonganan maupun yang berada di Tanjung Benoa memiliki harapan kepada pemerintah supaya kepengurusan izin untuk melaut agar dapat dipermudah. Secara prinsip mereka memiliki persamaan pendapat bahwa kepengurusan izin untuk melaut lebih mudah dilakukan pada saat sebelum pemerintahan saat ini. Jarak tempuh maupun susahnya proses kepengurusan perizinan tersebut merupakan alasan utama mengapa nelayan-nelayan yang peneliti wawancarai sama-sama menyatakan bahwa lebih mudah mengurus perizinan melaut pada

pemerintahan sebelumnya. Kebijakan yang diambil oleh pemerintah sudah sepatutnya menjadi *win-win solution* baik kepada pemerintah maupun terhadap nelayan itu sendiri.

## **5. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil temuan serta analisis penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: media memiliki peran yang cukup signifikan dalam perannya menyebarkan produksi pengetahuan tentang wacana kebijakan maritim kepada masyarakat; realisasi wacana kebijakan maritim yang kurang efisien. Hal tersebut dikarenakan beberapa kebijakan yang ada justru mencederai pembangunan wacana kemaritiman Indonesia. Seperti terlaksananya proyek reklamasi di beberapa kota di Indonesia, kebijakan tol laut yang belum memberikan dampak yang signifikan bagi masyarakat luas, dan arah pembangunan nasional yang bertumpu pada pembangunan jalan dan jembatan dimana Indonesia justru merupakan negara kepulauan; kebijakan maritim kepada nelayan berbentuk bantuan masih belum dikatakan berhasil dalam membantu operasional nelayan. Ini disebabkan bantuan tersebut hanya diterima oleh nelayan kelas pengusaha dimana mereka dapat dikatakan sudah sejahtera secara finansial; dan ketiadaan jaminan kesehatan pada nelayan pendatang di Kedonganan juga perlu menjadi perhatian yang serius dari pemerintah.

## **6. DAFTAR PUSTAKA**

## Sumber Buku

- Adisasmita, R. 2013. *Pembangunan Ekonomi Maritim*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Agusta, I. 2014. *Diskursus, Kekuasaan, dan Praktik Kemiskinan di Pedesaan*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Creswell, J. W. 2016. *Research Design Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Darma, Y. A. 2009. *Analisis Wacana Kritis*. Bandung: Yrama Widya.
- Diposaptono, S. 2016. *Membangun Poros Maritim Dunia dalam Perspektif Tata Ruang Laut*. Jakarta: Katalog Dalam Terbitan (KDT) Kementerian Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia.
- Foucault, M. 2002. *Power/Knowledge Wacana Kuasa Pengetahuan*. Yogyakarta: Bentang Budaya.
- Hamid, A. R. 2018. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Hardiyanta, P. S. & Emmanuel Subangun. 1997. *Bengkel Individu Modern Disiplin Tubuh*. Yogyakarta: LKiS.
- Kusnadi. 2013. *Membela Nelayan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Nainggolan, P. P. 2015. *Agenda Poros Maritim Dunia dan Perubahan Lingkungan Strategis*. Jakarta & Yogyakarta: Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR-RI bersama Azza Grafika, Anggota IKAPI DIY.
- \_\_\_\_\_. 2012. *Masalah Negara Kepulauan di Era Globalisasi*. Yogyakarta: Azza Grafika, Anggota IKAPI.
- Parthiana, I. W. 2014. *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*. Bandung: YramaWidya.
- Rosyid, D. M. 2017. *Paradigma Pengembangan Maritim dan Energi Perspektif Kedaulatan dan Kearifan Lokal dalam Kebijakan Ekonomi Biru*. Malang: Intrans Publishing.
- Rusastra, I. W. 2015. *Kebijakan Ekonomi Maritim Indonesia Pembangunan Tol Laut sebagai Basis Pertumbuhan dan Pemerataan*. Jakarta & Yogyakarta: Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR-RI bersama Azza Grafika, Anggota IKAPI DIY.
- Satori, D & Aan Komariah. 2017. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Sugiyono. 2017. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Penerbit Alfabeta.

## Sumber Skripsi/Jurnal

- Paskarina, C. "Wacana Negara Maritim dan Reimajinasi Nasionalisme Indonesia", *Jurnal Wacana Politik – Jurnal Ilmiah Departemen Ilmu Politik*, Vol. 1, No. 1, Maret 2016: 1-8. [Jurnal Online: <http://jurnal.unpad.ac.id/wacanapolitik/article/download/10542/pdf> diakses pada 19 November 2017]

Susilo D. & Abdul Kodir. "Politik Tubuh Perempuan: Bumi, Kuasa, dan Perlawanan", Jurnal Politik Vol. 1, No. 2, Februari 2016: 317-330. [Jurnal Online: [https://www.researchgate.net/publication/309358321\\_Politik\\_Tubuh\\_Perempuan\\_Bumi\\_Kuasa\\_dan\\_Perlawanan](https://www.researchgate.net/publication/309358321_Politik_Tubuh_Perempuan_Bumi_Kuasa_dan_Perlawanan) [diakses 19 Desember 2018](#)]

Ningrum, T. S. "Konstruksi Pemberitaan Maritim di Media Online Kompas.com". *Skripsi*. Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember. 2015.

### **Sumber Undang-Undang**

Pemerintah Indonesia. 2014. Undang-Undang

Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Pemerintah Indonesia. 2014. Undang-Undang

Republik Indonesia Nomor 32 tahun 2014 tentang Kelautan

Pemerintah Kabupaten Badung. 2016.

Peraturan Daerah Kabupaten Badung Nomor 8 tahun 2016 tentang Pemberdayaan Nelayan Kecil dan Pembudidaya Ikan Kecil

Pemerintah Provinsi Bali. 2017. Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 11 tahun 2017 tentang *Bendega*

Pemerintah Indonesia. 2017. Peraturan Presiden Nomor 16 tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia

### **Website**

[databoks.katadata.co.id](http://databoks.katadata.co.id) (diakses 20 Januari 2019)

[www.bappenas.go.id](http://www.bappenas.go.id) (diakses pada 22 Juli 2018)

[www.detiknews.com](http://www.detiknews.com) (diakses pada 30 Juli 2018)

[www.kemlu.go.id](http://www.kemlu.go.id) (diakses 21 Desember 2018)

[www.kompas.id](http://www.kompas.id) (diakses pada 31 Juli 2018)

[www.kompas.id](http://www.kompas.id) (diakses 21 Desember 2018)

[www.kominfo.go.id](http://www.kominfo.go.id) (diakses 25 November 2018)

[www.kumparan.com](http://www.kumparan.com) (diakses 20 Januari 2018)

[www.liputan6.com](http://www.liputan6.com) (diakses 20 Januari 2018)

[m.metrotvnews.com](http://m.metrotvnews.com) (diakses 27 Desember 2018)

[news.detik.com](http://news.detik.com) (diakses 22 Desember 2018)

[setkab.go.id](http://setkab.go.id) (diakses 23 Desember 2018)

[setkab.go.id](http://setkab.go.id) (diakses 20 Januari 2019)

[www.tribunnews.com](http://www.tribunnews.com) (diakses pada 15 Desember 2018)

[www.tirto.id](http://www.tirto.id) (diakses 21 Desember 2018)