

MARITIM NEGERIKU INDONESIA

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia.

Posisi strategis Indonesia di antara persilangan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik secara otomatis memberikan banyak potensi sumber daya ekonomi laut yang dapat dikelola dan dimanfaatkan untuk masa depan dan tulang punggung pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Sektor Kemaritiman pengelolaan dan pemanfaatannya harus dilaksanakan secara bertanggung jawab, guna menjaga kedaulatan, keberlanjutan dan kesejahteraan NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia). Buku ini diharapkan mampu memberikan pengetahuan dan wawasan seputar perkembangan kemaritiman Indonesia. Selain itu, diharapkan mampu memberikan landasan mengenai kajian dan sosial budaya di dunia maritim serta edukasi terkait eksplorasi laut dan ekonomi maritim.



Penerbit Haura Utama
Anggota IKNI Jawa Barat
Instagram: @haurautama
Website: penerbitau.com
Email: haurautama@gmail.com

REFERENSI



Dr. Freddy J. Rumambi, M.M.

MARITIM
NEGERIKU
INDONESIA



MARITIM NEGERIKU INDONESIA



Dr. Freddy J. Rumambi, M.M.

MARITIM NEGERIKU INDONESIA

Dr. Freddy Johanis Rumambi, M.M.



Haura Utama

DAFTAR ISI

Daftar Isi.....	iii
Kata Pengantar Buku	iv
Kata Pengantar Ketua Yayasan Pendidikan Gideon ..	vi
BAB 1 Sejarah Maritim Indonesia	1
BAB 2 Politik Maritim Indonesia	27
BAB 3 Fondasi Maritim Indonesia	53
BAB 4 Sektor Strategis Maritim Indonesia	69
BAB 5 Poros Maritim Dunia	99
Daftar Pustaka	126
Tentang Penulis	132

Maritim Negeriku Indonesia, Penulis: Dr. Freddy Johanis Rumambi, M.M.,
diterbitkan pertama kali oleh Penerbit Haura Utama, 2023

14 x 20 cm, viii + 134 hlm

Hak cipta dilindungi undang-undang
Dilarang mereproduksi atau memperbanyak seluruh
maupun sebagian dari buku ini dalam bentuk dan
cara apapun tanpa izin tertulis dari penerbit

Editor: Sri Yanti
Penata isi: Zulfa
Perancang sampul: Nita



CV. Haura Utama

👤 Anggota IKAPI Nomor 375/JBA/2020

📍 Nagrak, Benteng, Warudoyong, Sukabumi

☎ +62877-8193-0045 ✉ haurautama@gmail.com

Cetakan I, Februari 2023

ISBN: 978-623-492-336-0



KATA PENGANTAR BUKU

Kepulauan Indonesia membentang di perairan tropis antara Samudera Hindia dan Pasifik, dan dari Asia Tenggara hingga Australia Utara. Hal ini tidak mengherankan jika Indonesia dijuluki sebagai negara kepulauan terluas di dunia. Kepulauan Indonesia memiliki luas tanah pulau-pulau sekitar 1,92 juta km², wilayah laut pedalaman dan laut teritorial 12 mil seluas 3,1 juta km², dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) 200 mil seluas 2,7 juta km². Indonesia memiliki garis pantai sepanjang sekitar 81.000 km sehingga merupakan negara yang memiliki garis pantai tropis terpanjang di dunia.

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia.

Posisi strategis Indonesia di antara persilangan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik secara otomatis memberikan banyak potensi sumber daya ekonomi laut yang dapat dikelola dan dimanfaatkan untuk masa depan dan tulang punggung pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Sektor Kemaritiman pengelolaan dan pemanfaatannya harus dilaksanakan secara bertanggung jawab, guna menjaga kedaulatan, keberlanjutan dan kesejahteraan NKRI (Negara Kesatuan Republik

Indonesia). Buku ini diharapkan mampu memberikan pengetahuan dan wawasan seputar perkembangan kemaritiman Indonesia. Selain itu, diharapkan mampu memberikan landasan mengenai kajian dan sosial budaya di dunia maritim serta edukasi terkait eksplorasi laut dan ekonomi maritim.

Jakarta, Januari 2023

Dr. Freddy J. Rumambi, M.M.

KATA PENGANTAR KETUA YAYASAN PENDIDIKAN GIDEON

Hingga saat ini, dunia telah mengakui bahwa Indonesia adalah negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia, dengan histori evolusi pembentukan kepulauannya yang kompleks, unik, dan menarik, yang telah memantik para penjelajah maupun ilmuwan untuk mempelajari kompleksitas dan kekayaannya selama berabad-abad lamanya. Bentangan kesatuan kepulauan Indonesia termasuk yang terpanjang di dunia, yang saat ini terdiri dari jejeran 17.500 gugusan pulau dan dihuni oleh penduduk lebih dari 260 juta jiwa.

Sejak berabad-abad silam, Nusantara kita dikenal atas keragaman budayanya, adab ketimurannya, baik itu khasanah budayanya, asal usulnya dan variasi intraspesifik penduduknya serta kekayaan alamnya. Adanya ciri unik, kekayaan, kompleksitas, letak geografi, dan kebesaran Negara Kesatuan Republik Indonesia dibandingkan dengan negara lain. Atas dasar itu, dibutuhkan sebuah buku yang mengkompilasi sub-sektor kemaritiman. Urgensi buku ini sebagai upaya penguatan budaya dan literasi maritim Indonesia, terkait cara pandang, cara hidup bahari, adaptasi, penggalian potensi dan pemanfaatan sumber dayanya.

Oleh karena itu saya menyambut baik penerbitan buku dengan judul MARITIM NEGERIKU INDONESIA oleh Dr. Freddy J. Rumambi, M.M. Dosen dari Intitut Bisnis dan Multimedia ASMI Jakarta. Buku ini dapat dijadikan referensi untuk menggali lebih dalam mengenai

kemaritiman Indonesia dengan segala potensinya. Saya berharap buku ini bermanfaat bagi lembaga pendidikan, pemerintah dan masyarakat luas agar dapat mengembangkan pemikiran serta kebijaksanaan Indonesia di bidang kelautan demi meningkatkan peranan Indonesia sebagai negara maritim dalam hal keamanan, pertahanan, kesatuan dan kesejahteraan Bangsa. Terima kasih.

Jakarta, Januari 2023

Ketua Yayasan Lembaga Pendidikan Gideon

Angelica Tengker



BAB 1

SEJARAH MARITIM INDONESIA

Sejarah memiliki arti yang sangat penting dalam perjalanan sebuah bangsa. Dari sejarah kita dapat mengetahui berbagai peristiwa masa lampau yang telah terjadi. Dengan mengetahui sejarah tentunya kita akan memiliki pijakan untuk dapat melakukan sebuah pembangunan. Aktivitas pelayaran bangsa Indonesia sudah berlangsung sejak jaman nenek moyang kita, berjalan bersamaan dengan perjalanan sejarah bangsa Indonesia. Wilayah kepulauan Nusantara yang terletak pada titik silang jaringan lalu lintas laut dunia, secara tidak langsung merupakan penghubung dunia Timur dan Barat. Berbagai hasil bumi dari Indonesia merupakan barang-barang yang dibutuhkan oleh pasaran dunia. Hal itu telah mengakibatkan munculnya aktivitas perdagangan dan pelayaran yang cukup ramai dari dan ke Indonesia.

Kepulauan Indonesia juga merupakan bagian dari suatu kesatuan daerah lalulintas barang. Hubungan ini merupakan salah satu benang merah pemersatu wilayah Asia Tenggara. Kepulauan Indonesia yang terletak di antara benua Asia dan Australia sering diumpamakan sebagai sebuah jembatan antar kedua benua tersebut. Peran yang dilakukan oleh para pelaut Indonesia sangat signifikan bagi perkembangan bangsa Indonesia seperti adanya sekarang ini. Oleh karena itu dilakukan kajian mendalam berkaitan dengan hal tersebut melalui penulisan sejarah maritim modern yang menggunakan perspektif Indonesia. Tujuannya antara lain agar dapat digali secara lebih komprehensif aktivitas perdagangan dan pelayaran, serta interaksi dan komunikasi sosial yang terjadi, sehingga terwujud Indonesia yang dikenal sebagai bangsa bahari hingga saat ini. Selain itu Kepulauan Nusantara sebelum abad ke-19 memiliki cerita tentang kejayaan-

kejayaan kerajaan-kerajaan besar. Dengan armada-armada tangguhnyanya, kerajaan-kerajaan ini menguasai wilayah perairan Nusantara dan mendominasi jalur-jalur perdagangan.

1.1. Kerajaan Sriwijaya

Kerajaan Sriwijaya, sebagai suatu kerajaan maritim mengembangkan ciri khas tradisi diplomasi untuk mempertahankan perannya sebagai pusat perdagangan. Kekuatan utama Kerajaan Sriwijaya adalah penguasaan terhadap daerah Selat Malaka sehingga memegang kunci pelayaran perdagangan ke Cina dan negeri-negeri barat. Sektor perdagangan dan pelayaran yang menjadi sektor andalan Kerajaan Sriwijaya membutuhkan pengawasan langsung dari penguasa kerajaan. Kerajaan Sriwijaya mempunyai kekuatan angkatan laut untuk melakukan ekspedisi ke luar negeri sekaligus memastikan jalur pelayaran aman dari bajak laut. Salah satu strategi pengaman (Pradhani, 2017)

Kerajaan Sriwijaya merupakan kerajaan-pantai, sebuah kerajaan perniagaan yang berkuasa di laut khususnya pada jalur pelayaran perdagangan internasional yang melalui Selat Malaka. Jalur perdagangan internasional dari Asia Timur ke Asia Barat dan Eropa yang berlangsung kurang lebih lima belas abad lamanya. Hal ini membuat Sriwijaya mempunyai peran penting dalam sejarah. Kerajaan Sriwijaya merupakan pusat perdagangan penting pada jalur pelayaran pada masa tersebut. Menurut sejarah Cina, Sriwijaya adalah salah satu pusat

perdagangan antara Asia Tenggara dengan Cina yang terpenting. Keberadaan Sriwijaya sejak abad ke-7, serta sudah ada beberapa kerajaan antara lain To-lang-po-hwa (Tulangbawang di Sumatra Selatan), Molo-yeu (Melayu di Jambi), dan Ki-li-p'i-che atau Che- lifo-che (Dillenia & Hasanah, 2019).

I-tsing dalam tahun 671 berangkat dari Kanton ke India. Ia singgah di Sriwijaya selama enam bulan, untuk belajar tata bahasa Sansekerta. Kemudian ia singgah di Malaka selama dua bulan, selanjutnya melanjutkan perjalanan ke India. Pada tahun 685 ia kembali ke Sriwijaya dan tinggal selama empat tahun untuk menerjemahkan berbagai kitab suci Buddha dari bahasa Sansekerta ke dalam bahasa Tionghoa. Ini menunjukkan betapa pentingnya Sriwijaya sebagai pusat peradaban untuk mempelajari Mahayana. (DG Hall dan KR Hall dalam Burhanuddin et al., 2003 & Djulianti Suroyo A.M et al., 2006)

Letak geografis Sriwijaya yang strategis merupakan modal utama dalam perdagangan internasional yang berkembang antara India dan daratan Asia Tenggara. Letak Selat Malaka merupakan jalur perdagangan di daratan Asia Tenggara ke ke Selatan. Pada saat Negeri Cina terbuka untuk perdagangan dengan Asia Tenggara serta perdagangan dengan India berkembang. (DG Hall dan KR Hall dalam Burhanuddin et al., 2003 & Djulianti Suroyo A.M et al., 2006).

Menurut Boechari dalam Burhanuddin et al., 2003 & Djulianti Suroyo A.M et al., 2006, kapal-kapal yang melalui perairan Selat Malaka singgah untuk

mengambil air minum dan barang perbekalan lainnya. Beberapa pelabuhan di pantai selat ini penting artinya sebagai pelabuhan perbekalan. Oleh karena itu, Sriwijaya berusaha menguasai daerah pesisir di kedua belah pantai Selat Malaka. Usaha yang dilakukan Sriwijaya adalah menaklukkan beberapa daerah seperti Jambi, Lampung, Semenanjung Malaka, Tanah Genting Kra, dan Pulau Sailan pun diduduki oleh Sriwijaya setelah berperang dengan Raja Cola (India) pada abad ke-11. Sebelumnya, pada tahun 767 M Sriwijaya berhasil menundukkan Tonkin (Indochina, di Hindia Belakang), dan diperkirakan penguasaan Sriwijaya sampai ke Malagasi.

Kerajaan Sriwijaya mewajibkan kapal-kapal untuk singgah di pelabuhannya. Politik Sriwijaya ini dikenal dengan menggunakan cara memaksa menimbun barang. Di samping itu raja Sriwijaya juga mempunyai kapal-kapal sendiri yang cukup banyak. Dengan demikian harta benda raja serta kaum bangsawan berasal dari perdagangan sendiri, bea-bea yang dipungut dari perdagangan yang melalui kerajaan, dari rampasan hasil peperangan, dan pembajakan laut.

Pada sekitar tahun 1325 Masehi, peranan Sriwijaya sebagai suatu kerajaan internasional berakhir karena ditaklukkan oleh kerajaan Jawa. Saat riwayat Kerajaan Sriwijaya yang sempat berjaya selama 7 abad berakhir, pada sekitar tahun 1300 Masehi, munculah Kerajaan Majapahit. Keistimewaan Kerajaan Majapahit adalah pada kemampuannya menyinergikan tradisi pelayaran-perniagaan sungai dan tradisi agraris dengan potensi kemaritiman yang telah dikuasainya melalui tradisi kemaritiman Kediri (Pradhani, 2017).

1.2. Masa Kerajaan Majapahit

Kerajaan Majapahit memiliki orientasi kekuasaannya pada laut. Jika suatu kerajaan yang kecil menjadi daerah taklukan Majapahit, maka pada umumnya pemerintah Majapahit tidak mencampuri keadaan dalam negeri. Negeri yang takluk ini cukup mengirimkan utusan pada waktu tertentu sebagai tanda takluk serta mengambil sikap yang sesuai dengan kehendak pemerintah Majapahit. Bagian dari kerajaan besar ini yang jauh letaknya cukup dijadikan daerah pengaruh saja. Selain sebagai kerajaan agraris, Majapahit juga merupakan suatu kerajaan perdagangan dan memiliki angkatan laut yang besar dan kuat. Menurut berita Cina dalam bukunya Tao-l chih-lueh yang ditulis sekitar tahun 1349 M, Majapahit yang dikenal dengan nama *She-po* (Jawa) sangat padat penduduknya, tanahnya subur dan banyak menghasilkan padi, lada, garam, kain dan burung kakak tua yang semuanya merupakan barang ekspor utama. Dari luar *She-po*

mendatangkan mutiara, emas, perak, sutra, barang keramik dan barang dari besi (Dillenia & Hasanah, 2019).

Kerajaan Majapahit menguasai wilayahnya melalui kebiasaan ekspansi yang mengedepankan cara-cara persuasif. Apabila cara-cara yang bersifat persuasif tidak berhasil, maka kekuatan militer digunakan (Irawan Djoko Nugroho, 2011).

Kebiasaan tersebut melahirkan hukum adat penguasaan wilayah yang memberikan kebebasan pada daerah taklukan untuk mengatur urusan rumah tangganya sendiri, sekaligus pada waktu tertentu menunjukkan kepatuhan pada Pemerintah Pusat Majapahit (Pradhani, 2017).

Pendiri dari kerajaan Majapahit adalah Raden Wijaya pada abad ke-13. Kariernya dimulai dengan bekerja dan belajar pada Jayakatwang (Raja Kediri). Kemudian ia dianugerahi tanah di Desa Tarik, yang dengan bantuan orang-orang Madura dibuka dan menjadi desa yang subur dengan nama Majapahit. Mulai dari pemberontakan Sora, Ronggo Lawe, Nambi dan Kebo Anabrang. Meskipun demikian Kertarajasa adalah peletak dasar kerajaan Majapahit sekaligus menempatkan diri sebagai Kerajaan Maritim di Jawa. Pengganti Kertarajasa adalah putranya yang bernama Jayanegara. Ia juga dirongrong dengan berbagai pertikaian namun berkat bantuan Pati Gajah Mada, berbagai pemberontakan itu dapat diatasi. Pada masa itu, hubungan dengan Cina telah pulih, ditandai datangnya utusan dari Jawa ke Cina setiap tahun.

Keadaan Majapahit oleh Odorico tahun 1321 digambarkan bahwa istananya penuh dengan perhiasan emas, perak, dan permata. Jayanegara tidak memerintah lama karena pada tahun 1328, ia mati dibunuh. Kemudian digantikan oleh saudaranya Tribuanatunggadewi yang memerintah tidak terlalu lama. Ia pun digantikan oleh putranya yang masih muda yaitu Hyam Wuruk. Masa pemerintahan Hyam Wuruk merupakan puncak zaman keemasan Majapahit. Pada masa kepemimpinannya Negarakertagama ditulis. Terjadi perang saudara pada tahun 1405-1406. Pergantian raja yang dipertengorkan pada tahun 1450-an; dan pemberontakan besar yang dilancarkan oleh seorang bangsawan pada tahun 1468 bernama Girindrawardhana (Dillenia & Hasanah, 2019).

Tokoh Majapahit yang terkenal adalah Mahapatih Gajah Mada. Ia memainkan peranan penting dalam pemerintahan dan politik luar negeri Majapahit. Keinginan Gajah Mada untuk menunjukkan pengabdianya kepada Majapahit dengan diucapkan Sumpah Palapa. Sumpah tersebut menyatakan bahwa Majapahit sebagai satu-satunya kerajaan yang berkuasa. Langkah pertama mempersatukan daerah yang belum bernaung di bawah panji-panji Majapahit dilakukan pada tahun 1343. Serangan terhadap Bali dipimpin oleh Gajah Mada sendiri, bersama dengan Adityawarman, putra Majapahit keturunan Melayu. Sumpah Gajah Mada dapat terlaksana dan seluruh kepulauan Indonesia – bahkan juga jazirah Malaka – mengibarkan panji-panji Majapahit. Adapun hubungan persahabatan

dengan negara-negara tetangga juga berlangsung dengan baik. Masa kepemimpinan Hyam Wuruk nampak menampilkan usahanya untuk meningkatkan kemakmuran bagi rakyatnya. Berbagai kebijakan dalam bidang ekonomi dan kebudayaan sangat diperhatikan. Untuk keperluan peningkatan kesejahteraan di bidang pertanian, raja telah melakukan pembuatan bendungan, dan saluran pengairan, serta pembukaan lahan baru untuk perladangan. Di beberapa tempat sepanjang sungai-sungai besar diadakan tempat-tempat penyeberangan yang sangat memudahkan lalu lintas antar daerah.

Kemunduran Majapahit terjadi akibat perang saudara. Kondisi ini dimanfaatkan oleh Tiongkok yang segera memikat daerah luar Jawa untuk mengakui kedaulatannya. Setelah Hyam Wuruk, Majapahit banyak dilanda perang saudara. Diawali dengan perebutan kekuasaan antara menantu Hyam Wuruk, Wikramawardhana yang menjadi raja dengan Bhre Wirabhumi, putra Hyam Wuruk dari selir. Walaupun dilanda perang saudara, hubungan diplomatik dengan Cina tetap berjalan baik yang berlangsung pada tahun 1403 hingga tahun 1499. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa kondisi perang saudara itu mengakibatkan Majapahit berkembang. Kejatuhan kerajaan Majapahit ialah pada tahun 1478 Masehi (atau 1400 tahun Saka). Dalam Babad Jawa berpendapat, bahwa jatuhnya kerajaan Majapahit tak disebabkan oleh negara-negara Islam di daerah pesisir, tetapi oleh kerajaan Hindu lainnya yaitu Daha-Kediri yang dapat melepaskan diri sebelumnya

dari Majapahit. Kerajaan Kediri ini pada tahun 1526 dikalahkan oleh Sultan Demak. Hal itu menandakan pula berakhirnya zaman kerajaan Hindu terbesar di pulau Jawa tersebut (Dillenia & Hasanah, 2019).

1.3. Kerajaan Melayu

Hingga ke akhir abad ke-19, sebahagian besar perdagangan orang Melayu dikuasai oleh raja atau pemerintah sesebuah negeri itu. Malah ada laporan yang mengatakan bahawa Sultan atau Raja merupakan satu-satunya pedagang dalam negeri itu seperti kes Terengganu pada abad ke-18. Dari laporan pihak China, Portugis, Belanda dan Inggeris diketahui hanya pembesar dan raja yang merupakan usahawan Melayu sebenar. Rakyat jelata hanya merupakan pembeli dan pengguna, jika adapun mereka berdagang hanya secara kecil-kecilan atau pedagang runcit, seperti yang dicatatkan oleh Tome Pires dalam *Suma Orientalnya* (Halimi, 2020).

Kerajaan ini terletak di wilayah pulau Swarnabumi atau Swarnadwipa, yang disebut dengan pulau emas dengan tambang emas dan pada awalnya mampu mengendalikan perdagangan. Keberadaan kerajaan Melayu yang mengalami pasang surut dimulai di Minanga pada abad ke-7, di Dharmasraya pada abad ke-13 dan di Suruaso atau Pagaruyung pada awal abad ke-15. Kitab sejarah Dinasti Tang, untuk pertama kalinya dijumpai pemberitaan mengenai datangnya utusan dari daerah Mo-lo-yeu di Cina pada tahun 644 dan 645 M. Nama Mo-lo-yeu ini dapat dikaitkan dengan

kerajaan Melayu, yang letaknya di Timur Sumatra dengan pusatnya di daerah Jambi. Setelah kalah dari Sriwijaya pada tahun 685, nama Melayu menjadi redup, dan baru muncul kembali pada pertengahan pada abad ke-13. Di dalam kitab *Pararaton* dan *Nagarakertagama* disebutkan bahwa pada tahun 1275 Raja Kertanegara dari Singasari mengutus prajurit ke Melayu. Nama pasukan ini dikenal dengan sebutan Pamalayu. Letak Melayu yang sangat penting di pantai Timur Sumatra dekat Selat Malaka, memegang kuasa dalam dunia pelayaran dan perdagangan melalui Selat Malaka yaitu antara India dan Cina dengan beberapa daerah di Indonesia bagian Timur (Dillenia & Hasanah, 2019).

Hingga abad ke-5 Masihi, route melalui Selat Melaka untuk ke Laut China Selatan dan Teluk Benggala masih belum popular. Pelayaran melalui selat ini pada masa itu agak berbahaya kerana wujudnya beberapa halangan yang merupakan benteng dan batu karang yang hanya dapat dilihat ketika air surut. Di samping itu pelaut-pelaut ketika itu masih belum dapat memahami sifat ribut tempatan Sumatra yang merupakan ancaman kepada perahu-perahu yang berlayar di selat itu. Ribut ini yang diakibatkan oleh bayu darat dan bayu laut yang berasal dari darat semenanjung dan pulau Sumatera sering bertiup dengan kencang dan membahayakan bukan sahaja perahu-perahu kecil malah perahu-perahu besar seperti kun-lun po itu sendiri. Hingga abad ke-4 dan ke-5 itu route ini jarang digunakan oleh pelaut kecuali penduduk setempat seperti Orang Laut yang mendiami wilayah

ini (Halimi, 2020).

Tahun 1275 Kertanegara mengutus ekspedisi besar yang dikenal sebagai Pamalayu, untuk memulai menaklukkan pulau itu, dan ekspedisi ini belum kembali sampai tahun 1292 yaitu di tahun kematiannya. Tahun 1286 penaklukan itu sukses sehingga ia mengirim tiruan patung ayahnya Wisnuwardhana di Candi Jago untuk ditempatkan dengan hikmat di Dharmasraya bagian kerajaan Melayu untuk menjamin keakraban antara kerajaan itu sebagai kerajaan dibawahnya, dan dinastinya melalui pemujaan nenek-moyang. Dikisahkan delapan kerajaan Sumatra, Marco Polo memberikan kesan bahwa itu adalah reruntuhan sebuah kerajaan. Meskipun Kertanegara dan Singasari tiba-tiba berakhir tahun 1292, ketika diserang oleh ekspedisi besar dari Cina dengan maksud untuk memberikan hukuman, yang dikirim oleh Kubilai Khan, baik Melayu maupun Palembang tidak dalam keadaan mampu melaksanakan peperangan yang bertujuan mempertahankan miliknya. Melayu merupakan negara Sumatra yang amat penting dalam abad XIV, dan beberapa data menunjukkan bahwa Melayu masih merupakan tempat pengungsian kebudayaan “Hindu”. Namun tidak sebagai kerajaan internasional yang besar. Setelah peristiwa ini, tidak diperoleh keterangan lainnya mengenai keadaan di Sumatra, baru kemudian pada masa pemerintahan Tribhuwanatunggadewi Jayawisnuwardhani (1328-1350), diperoleh catatan tentang daerah Melayu. Kerajaan Melayu ini muncul kembali sebagai pusat pemerintahan di Sumatra. Adityawarman yang

kemudian memegang kekuasaan sebagian besar Sumatra dan dengan kebijakan perkawinan ganda ibunya.

Berita I-Tsing selanjutnya menyatakan bahwa pada abad ke-7 Melayu memegang peranan penting dalam lalu lintas pelayaran dari India ke negeri-negeri sebelah barat selatan Malaka. Demikianlah bahwa Melayu selain sebagai nama kerajaan juga ibu kota kerajaan sekaligus sebagai kota pelabuhan. Chau-Yu-liua (1225) dalam bukunya Chu-Fan-Shih menceritakan bahwa Palembang adalah daerah taklukan Jambi (Melayu). Sebagai “anak bungsu” dari Kertarajasa Jayawardhana. Ia dibesarkan di Keraton Majapahit dan bertugas sebagai Komandan tentara Jawa yang mengalahkan Bali. Tahun 1343, ia mengabadikan di Candi Jago sebuah patung Manjusri, yaitu Bodhisattwa yang berjuang melawan kebodohan. Stutterheim menginterpretasikan ini sebagai suatu gambaran pembinaan di masa mudanya di istana. Segera setelah itu ia memerintah di Melayu. Di sana, mungkin Adityawarman menggantikan ayahnya. Ia tidak berusaha menghidupkan lagi kekuasaan di laut yang dulu pernah dipegang oleh Sriwijaya, tetapi memusatkan dirinya terutama pada perluasan kekuasaannya di beberapa bagian daratan Sumatra (Dillenia & Hasanah, 2019) .

1.4. Kerajaan Samudra Pasai

Samudra Pasai adalah sebutan untuk satu wilayah di pesisir utara Aceh (Sumatera) di mana antara abad ke-7 H/ke-13 M—ke-10 H/ ke-16 M telah berdiri sebuah dinasti Islam. Dalam beberapa

dokumen berasal dari abad ke-14 M dan ke-16 M, wilayah ini disebut dengan Sumuthrah, Syummathrah dan Syummuthrah, dan telah menjadi kota pemerintahan Dinasti Ash-Shalihiyyah dalam masa dua abad lebih. Sedangkan Pasai diyakini merupakan nama sebuah daerah atau boleh jadi kerajaan lokal pra-Islam yang berada di daerah aliran sungai Pasai (Aceh: Krueng Pase'). Ini dibuktikan dengan ditemukan penyebutan Pasai dan Jambur Ayir pada inskripsi sebuah nisan makam berasal dari abad ke-15 M yang berada di Gampong Maddi, Nibong, Aceh Utara; tepi kanan sungai Pasai (Muhamad Taqiyuddin, 2011).

Sebagai akibat dari merosotnya kekuasaan Sriwijaya (Burger, 1982), di Sumatra Utara muncul beberapa kerajaan maritim kecil. Kerajaan-kerajaan yang terdapat kira-kira tahun 1300 adalah Samudra, Perlak, Paseh dan Lamuri (yang kemudian menjadi Aceh). Kerajaan-kerajaan pelabuhan ini kesemuanya mengambil keuntungan dari perdagangan di Selat Malaka. Sekitar tahun 1350 merupakan masa keemasan kerajaan Majapahit. Bagi Samudra, masa itupun merupakan masa kebesarannya pula. Kerajaan Samudra di Aceh yang beragama Islam menjadi bagian dari Majapahit. Rupanya hal itu tidak menjadikan soal bagi Majapahit. Begitu pula Samudra berhubungan juga secara langsung dengan Tiongkok, sebagai siasat untuk mengamankan diri terhadap Siam yang daerahnya meliputi jazirah Malaka, juga oleh Majapahit tidak dihiraukan.

Saudagar dari Majapahit banyak yang datang ke Samudra. Pedagang Islam dari India dan dari Samudra banyak yang beraktivitas dagang di pelabuhan Tuban dan Gresik, yang merupakan daerah asal Majapahit. Tentang raja-raja dari Pasai, misalnya yang bernama Zain al-Abidin diketahui pada waktu tahun 1411 melarikan diri dengan turun tahtanya dan tempat berlindungnya adalah Majapahit, dimana rajanya masih termasuk saudaranya. Ma Huan – seorang Tionghoa Muslim yang datang di Majapahit pada tahun 1413 dengan jelas menyatakan, bahwa penduduk kota Majapahit terdiri atas 3 (tiga) golongan, yaitu orang-orang Muslim yang datang dari Barat, orang-orang Tionghoa yang kebanyakan memeluk agama Muslim, dan rakyat lainnya yang menyembah patung atau berhala (Dillenia & Hasanah, 2019).

1.5. Kerajaan Malaka

Kerajaan Malaka didirikan oleh Parameswara pada tahun (1390-1413) yang ditetapkan sebagai pembuka utama di Malaka adalah seorang anak raja Palembang yang terlibat langsung dalam peperangan merebut kekuasaan di Majapahit. Ia berhasil meloloskan diri dari serangan Majapahit pada tahun 1377 dan Berling di Tumasik, nama tua Singapura yang pada masa itu dibawa kekuasaan Siam. Di Malaka sekitar tahun 1400 merupakan sebuah kampung kecil dan terpencil. Penduduknya terdiri dari bajak laut dan penangkap ikan yang memberikan rasa aman bagi Parameswara dari ancaman Siam (Darmawijaya, 2010).

Di Malaka, Parameswara menemukan pelabuhan yang baik yang dapat di singgahi kapal-kapal di segala musim dan terletak di bagian Selat Malaka. Parameswara dengan cepat membangun tempat permukiman yang besar, mulai dari pasar barang-barang yang tidak tetap dan pusat perampokan. Kemudian ia meminta kapal-kapal yang lewat untuk singgah di pelabuhannya, serta memberikan fasilitas-fasilitas yang cukup baik dan dapat dipercaya bagi pergudangan dan perdagangan. Dalam waktu yang tidak lama, Parameswara berhasil membangun Malaka menjadi suatu pelabuhan internasional yang besar. Malaka merupakan suatu pelabuhan yang sangat berhasil dalam perdagangan internasional yang membentang dari Cina dan Maluku di Timur sampai Afrika Timur dan Laut Tengah di Barat (Hall, 1988).

Awal mula Malaka dimulai dari kehidupan seorang raja yang beragama Hindu-Buddha bernama Parameswara. Ada suatu perdebatan mengenai kepindahannya ke agama Islam. Tampaknya pada masa akhir pemerintahannya (1390-1413/14 M) ia menganut agama Islam dan memakai nama Iskandar Syah. Dua orang penggantinya adalah Megat Iskandar Syah (1414-1423/24) dan Muhammad Syah (1424-1444). Malaka merupakan contoh jelas dari negara pelabuhan transit di Nusantara. Karena negara ini tidak memiliki hasil komoditas sendiri yang penting. Negara ini harus mengimpor bahan pangan untuk menghidupi rakyatnya, namun dengan kondisi tersebut justru membuat Malaka dengan cepat menjadi pelabuhan

yang sukses. Kerajaan Malaka dapat menguasai Selat Malaka, yang merupakan salah satu jalur yang sangat menentukan dalam sistem perdagangan internasional yang membentang dari Cina, Maluku di Timur sampai Afrika Timur dan Laut Tengah di Barat.

Usaha pertama Parameswara adalah mendapatkan pengakuan dan perlindungan dari Tiongkok, guna melindungi diri dari bahaya Siam dan Majapahit. Pada tahun 1405, ia diakui sebagai raja Malaka oleh Kaisar Tiongkok, dan enam tahun kemudian ia sekeluarga berkunjung ke Tiongkok. Menurut cerita, sesaat sebelum meninggal (pada tahun 1414), Parameswara masuk agama Islam, dan berganti nama menjadi Iskandar Syah. Pada pertengahan abad 15, Malaka berupaya menaklukkan daerah di kedua tepi selat yang menghasilkan bahan pangan, timah, emas dan lada sehingga meningkatkan kemakmuran dari posisi strategisnya. Pada tahun 1470-an dan 1480-an, kerajaan ini menguasai pusat-pusat kota yang berpenduduk di seluruh Semenanjung Malaya bagian selatan dan pantai timur Sumatra bagian tengah (Dillenia & Hasanah, 2019).

1.6. Sejarah Kemaritiman Setelah Masa Kemerdekaan

Dalam perjalanan sejarah, nasionalisme Indonesia adalah nilai-nilai yang dibentuk untuk melawan dominasi kolonialisme oleh sekelompok masyarakat yang sebelumnya memiliki identitas masing-masing yang terpisah. Sebagai sebuah identitas kebangsaan, Indonesia baru terbentuk pada awal abad ke-20, ketika ada kesepakatan untuk

mendeklarasikan identitas baru yang melampaui identitas berbasis etnis yang sebelumnya digunakan. Identitas sebagai bangsa Indonesia ini kemudian mencapai puncaknya ketika Indonesia diproklamasikan sebagai negara yang merdeka (Paskarina, 2016).

Ada 3 (tiga) masa tercatat dalam fase sejarah kemaritiman setelah kemerdekaan Indonesia. Masa-masa tersebut adalah Era Orde Lama (1945 – 1965), Era Orde Baru (1966-1998), Era Reformasi (1998 – sekarang). Pada masing-masing era, kemaritiman menjadi sebuah konsep dasar pembangunan di Indonesia (Dillenia & Hasanah, 2019).

1.6.1. Era Orde Lama (1945 – 1965)

Era Orde Lama merupakan awal pemerintahan Indonesia setelah penjajahan oleh bangsa asing selama 3,5 abad lamanya. Pada masa ini, landasan bidang hukum kelautan masih menggunakan peraturan hukum yang ditinggalkan Pemerintah Hindia Belanda, yakni “Territoriale Zee en Maritime Kringen Ordonnatie 1939 (TZMKO). Namun penggunaan undang-undang ini dapat mengancam keutuhan NKRI karena adanya perairan bebas (high seas) diantara kelima pulau besar Indonesia. Atas dasar ini, Presiden Soekarno mengeluarkan suatu deklarasi keutuhan wilayah Indonesia, pada tanggal 13 Desember 1957, yang dikenal dengan Deklarasi Djoeanda.

Pada dasarnya konsep deklarasi ini memandang bahwa kepulauan Indonesia merupakan wilayah pulau-pulau, wilayah perairan, dan dasar laut di dalamnya sebagai suatu kesatuan historis, geografis, ekonomis, dan politis. Dengan adanya konsep ini, maka wilayah perairan Nusantara yang tadinya merupakan wilayah laut lepas kini menjadi bagian integral dari wilayah Indonesia yang berada di bawah kedaulatan NKRI.

Deklarasi Djoeanda diantaranya dari tiga pilar utama bangunan kesatuan dan persatuan negara dan bangsa Indonesia, antara lain kesatuan kejiwaan yang dinyatakan dalam Sumpah Pemuda 28 Oktober 1928; Kesatuan kenegaraan dalam NKRI yang diproklamirkan oleh Soekarno-Hatta tanggal 17 Agustus 1945; dan Kesatuan kewilayahan (darat, laut, dan udara) yang diumumkan H. Djoeanda, 13 Desember 1957. Selanjutnya, deklarasi ini diperkuat secara yuridis melalui Peraturan Pemerintah Perpu No. 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia atau UU No. 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Undang-undang ini menyebutkan, pokok-pokok dasar dan pertimbangan-pertimbangan mengenai pengaturan wilayah perairan Indonesia.

1.6.2. Era Orde Baru (1966 – 1998)

Transisi dari masa Orde Baru memunculkan konstruksi nasionalisme yang berbeda lagi. Sentralisasi yang demikian kuat

pada masa Orde Baru memunculkan perasaan-perasaan ketertindasan dari daerah-daerah dan etnisitas yang berada di luar Jawa, sehingga ketika Orde Baru berakhir, seolah-olah memberi peluang menguatnya identitas lokal yang sempat termarginalkan. Nasionalisme pada masa ini justru menghadapi perlawanan dari daerah-daerah yang menginginkan identitasnya diakui. Pasang-surut nasionalisme pada masa reformasi ini tidak dapat secara otomatis diartikan sebagai disintegrasi, tapi lebih sebagai cerminan dari ketidakpuasan dan delegitimasi negara. Seperti juga nasionalisme dipakai sebagai instrumen oleh negara untuk membangun loyalitas dan legitimasi, demikian pula kegagalan dalam mengurus negara akan menjadi penyebab melemahnya nasionalisme (Santoso, 2001).

Pada era Orde Baru, paradigma pembangunan lebih diprioritaskan pada pembangunan darat atau kontinental. Pada era ini juga lahir konsep besar kemaritiman nasional. Pada tahun 1982, Indonesia termasuk salah satu negara dari 119 negara di dunia ikut menanda tangai Konvensi PBB tentang hukum laut atau United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982). Dalam konvensi ini terdapat 9 pasal mengenai perihal ketentuan tentang prinsip “Negara Kepulauan”.

Salah satu prinsip dalam Negara Kepulauan tersebut menyatakan bahwa laut bukanlah sebagai alat pemisah, melainkan sebagai alat yang menyatukan pulau-pulau yang satu dengan yang lainnya, yang kemudian diimplementasikan oleh Indonesia dengan istilah Wawasan Nusantara. Pengakuan dunia internasional ini, ditindaklanjuti dengan diterbitkannya UU no 17 tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982.

Ratifikasi ini merupakan kelanjutan dari gagasan negara kepulauan yang pada 25 tahun lalu proklamirkan Deklarasi Djoeanda pada tanggal 13 Desember 1957. Sejak itu, Indonesia mempunyai kewajiban dan tanggung jawab untuk melaksanakan Konvensi Hukum Laut PBB tahun 1982, dan UU No.17 tahun 1985 ini, selanjutnya dijadikan dasar dalam penyusunan rencana pembangunan nasional, khususnya pembangunan di bidang kelautan. REPELITA ke 5 (1993 – 1998) konsep pembangunan kelautan akhirnya sudah masuk ke dalam Garis- garis Besar Haluan Negara (GBHN). Namun, dalam pelaksanaan masih berorientasi kepada paradigma darat atau kontinental sehingga semua kebijakan dan strategi pembangunan nasional jauh dari aspek maritim atau kelautan (Dillenia & Hasanah, 2019).

1.6.3. Era Reformasi (1998 – Sekarang)

Era Reformasi atau pasca Soeharto dimulai pada pertengahan 1998, tepatnya saat Presiden Soeharto megundurkan diri pada 21 Mei 1998 dan digantikan oleh Wakil Presiden BJ Habibie. Banyak perubahan-perubahan besar yang terjadi pada era reformasi ini. Pada era reformasi, paradigma nasional yang mendukung visi kemaritiman selanjutnya adalah Deklarasi Bunaken yang dicetuskan tanggal 26 September 1998 pada masa pemerintahan Presiden Prof. Dr. B.J. Habibie.

Deklarasi ini bertujuan menyatakan dua hal pokok yaitu kesadaran bangsa Indonesia akan geografik wilayahnya dan kemauan yang besar dari bangsa Indonesia untuk membangun kelautan. Kesadaran geografik adalah kesadaran bangsa Indonesia dalam memahami dan menyadari akan kondisi obyektif wadah kepulauan Indonesia yang dua per tiga bagian wilayahnya adalah merupakan laut. Kesadaran bangsa Indonesia akan geografik wilayahnya menjadi sangat penting bagi keberhasilan bangsa dalam melaksanakan pembangunan kelautan yang mempunyai arti strategis dalam meningkatkan kondisi ekonomi nasional.

Pemerintahan yang berorientasi kelautan pada masa reformasi ini berlanjut pada masa Pemerintahan Abdurrahman Wahid (Gus Dur),

yang mengusung tumbuhnya kesadaran bahwa potensi dan kekayaan yang ada di laut merupakan sumber ekonomi utama Negara. Laut adalah kehidupan masa depan bangsa. Atas pemikiran ini, Presiden Abdurrahman Wahid kemudian membentuk kementerian baru dalam Kabinetnya, yakni Departemen Eksplorasi Laut dengan Keputusan Presiden No.355/M Tahun 1999 tanggal 26 Oktober 1999. Dalam perjalanannya, namanya berubah-ubah dan akhirnya saat ini menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan berdasarkan Peraturan Presiden No. 47 tahun 2009. Pada masa pemerintahan Presiden Abdurrahman Wahid juga dibentuk Dewan Maritim Indonesia (DMI) yang bertugas untuk mengkoordinasikan dan mensinergikan program pembangunan kelautan di Indonesia.

Presiden selanjutnya, yaitu Megawati Sukarnoputri, di Pelabuhan Rakyat Sunda Kelapa mencanangkan “Seruan Sunda Kelapa” pada tanggal 27 Desember 2001, Pada intinya seruan tersebut mengajak seluruh bangsa Indonesia untuk bersama-sama membangun kekuatan maritim / kelautan, dengan berlandaskan pada kesadaran penuh bahwa bangsa Indonesia hidup di negara kepulauan terbesar di dunia, dengan alam laut yang kaya akan berbagai sumber daya alam.

Pada masa pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, nomenklatur

Dewan Maritim Indonesia (DMI) diganti menjadi Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN) melalui Keppres No.21 Tahun 2007. Selanjutnya pada era kepemimpinannya, Susilo Bambang Yudhoyono menyelenggarakan konferensi kelautan dunia yang dikenal dengan World Ocean Conference (WOC) di Manado pada tanggal 11 – 15 Mei 2009. Kegiatan ini merupakan inisiatif Indonesia dalam forum internasional yang ditujukan untuk pemimpin dunia dan pengambil keputusan dalam mengembangkan kolaborasi internasional dan membuat komitmen bersama dalam menghadapi isu kelautan dunia sekaligus masalah perubahan iklim global. Penyelenggaraan WOC 2009 didukung oleh 123 negara yang tergabung dalam The Eighteenth Meeting of States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea dan dalam pelaksanaannya dihadiri oleh 423 delegasi yang berasal dari 87 negara dan organisasi-organisasi antar negara.

Puncaknya pada tanggal 13 November 2014 di Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Asia Timur di Naypyidaw, Myanmar, Presiden Joko Widodo mengumumkan hasrat Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Untuk itu, Indonesia akan membangun kembali budaya maritim, menjaga dan mengelola sumber daya laut, memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim, membangun pertahanan maritim untuk menjaga kedaulatan dan

kekayaan maritim, serta melalui diplomasi maritim mengajak mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama dalam bidang kelautan dan meniadakan sumber konflik di laut seperti pencurian ikan, penyelundupan, perompakan laut, dan sengketa wilayah (Dillenia & Hasanah, 2019).

Melalui gagasan poros maritim dunia, imajinasi baru Indonesia sebagai negara maritim ini dipadukan juga dengan kepentingan ekonomi, memunculkan konstruksi makna baru tentang nasionalisme sebagai jatidiri bangsa yang dikaitkan dengan kesejahteraan. Sebagai negara yang terdiri atas 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari bahwa identitas, kemakmuran, dan masa depannya sangat ditentukan oleh pengelolaan sumber daya kelautan yang dimilikinya. Hal ini dilakukan melalui strategi, yakni membangun kedaulatan pangan melalui pengembangan industri perikanan, memprioritaskan pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun jalan tol laut, pelabuhan laut dalam (deep seaport), logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim, serta strategi keamanan-pertahanan yang dilakukan dengan melaksanakan diplomasi maritim untuk menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut serta membangun kekuatan pertahanan maritim untuk menjaga

keselamatan pelayaran dan keamanan maritim
(Paskarina, 2016).

BAB 2

POLITIK MARITIM INDONESIA

Indonesia sebagai negara maritim terbesar di dunia serta kepemilikan wilayah laut dan pulau yang luas menjadikan daya tawar tersendiri dalam hubungan internasional. Kepemilikan aset kelautan yang melimpah menjadikan Indonesia berambisi menjadi poros maritim dunia. Tujuan menjadi poros maritim dunia tersebut mendorong Indonesia melakukan kegiatan-kegiatan diplomasi dengan memanfaatkan aset maritim yang dimiliki. Diplomasi maritim Indonesia merupakan salah satu bentuk dari implementasi konsep politik luar negeri bebas aktif yang diterapkan Indonesia (Indrawati, 2018)

2.1 Kedaulatan Negara Maritim

Indonesia sebagai negara kepulauan, telah diakui secara internasional berdasarkan United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang-Undang No.17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nation Convention on The Law of The Sea. Kebijakan kelautan negara Indonesia lebih lanjut telah dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Pembangunan bidang kelautan dan perikanan hingga saat ini masih jauh dari harapan, padahal wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dan lautan kepulauan Indonesia memiliki potensi sumber daya alam dan jasa lingkungan yang sangat besar dan belum dimanfaatkan secara optimal (Susetyorini, 2019).

2.2 *Land Dominates the Sea*: Darat Dahulu, Lautan Kemudian

Menurut hukum internasional yang dianut bangsa-bangsa di dunia, wilayah dan batas wilayah suatu negara adalah hasil warisan dari penguasa pendahulu, dalam hal ini para penjajah. Prinsip ini disebut dengan *uti possidetis juris* yang juga mendasari konsep kewilayahan di dunia. Sebagai contoh, wilayah Indonesia adalah bekas wilayah jajahan Belanda, demikian pula wilayah Malaysia adalah warisan dari Inggris. Menariknya, secara umum wilayah yang 'ditinggalkan' oleh penjajah adalah wilayah darat. Artinya, wilayah suatu negara yang baru merdeka umumnya meliputi daratan, sedangkan lautannya akan diatur kemudian.

Penting untuk memahami prinsip *land dominates the sea* yang kurang lebih berarti bahwa suatu negara menguasai daratan lalu dari penguasaan atas daratan itu dia berhak juga menguasai laut. Penguasaan atas laut itu mengikuti kaidah tertentu yang terkait dengan jarak dan bentuk dasar laut. Hal ini tentu berbeda dengan daratan yang hanya berpedoman pada kaidah warisan dari penguasa terdahulu atau penjajah. Maka dari itu, jika berbicara soal wilayah daratan, jarak menjadi tidak berpengaruh. Misalnya, jauh atau dekatnya jarak bukan faktor penentu apakah suatu pulau merupakan bagian dari suatu negara atau tidak. Itulah ketentuan yang menjelaskan mengapa Pulau Christmas yang dekat sekali dengan Jawa (sekitar 350 km) menjadi bagian dari kedaulatan Australia

yang jaraknya 1500 km dari Pulau Christmas. Jarak bukan penentu dalam penguasaan daratan tetapi menjadi faktor penting terkait penguasaan laut oleh suatu negara.

Untuk bisa menentukan sampai di mana kewenangannya atas laut, sebuah negara harus melakukan pengukuran menurut kaidah hukum yang berlaku, yaitu UNCLOS 1982. Sebelum batas terluar kawasan laut itu ditetapkan atau sebelum batas dengan negara tetangga itu ditetapkan, sebuah negara tidak bisa menyatakan bahwa suatu kawasan laut merupakan bagian dari kedaulatan atau hak berdaulatnya. Jika secara politis sebuah negara menyatakan secara tertulis atau dalam bentuk peta bahwa suatu kawasan laut adalah bagian dari kedaulatan atau hak berdaulatnya, perlu dipastikan apakah hal itu memang merupakan ruang laut yang secara hukum memang menjadi haknya atau bukan. Dalam hal ini perlu diingat bahwa kewenangan suatu negara terhadap laut adalah konsekuensi dari kedaulatannya atas daratan. Inilah yang disebut *land dominates the sea*, daratan dahulu, lautan kemudian (Arsana, 2019).

2.3 Zona Maritim

Menurut Konvensi Hukum Laut 1982, ada beberapa zona maritim yang merupakan hak negara pantai dan ruang lain yang bukan merupakan kewenangan negara manapun. Lebar atau ukuran masing-masing zona maritim ini diukur lebarnya dari garis pangkal. Berikut adalah beberapa zona maritim yang menjadi hak negara pantai berdasarkan

UNCLOS:

a. Perairan Pedalaman

Perairan pedalaman adalah bagian laut yang berada di antara garis pangkal lurus dan garis pantai. Artinya, suatu negara pantai bisa memiliki perairan pedalaman jika menggunakan garis pangkal selain garis pangkal normal (garis pantai). Meski demikian, penggunaan garis pangkal kepulauan seperti yang dilakukan oleh Indonesia tidak menimbulkan adanya perairan pedalaman. Air yang dilingkupi oleh garis pangkal kepulauan disebut perairan kepulauan, bukan perairan pedalaman. Perairan pedalaman ini berada di empat lokasi. Yaitu pada kawasan di dalam garis pangkal lurus (Pasal 7 Konvensi Hukum Laut 1982), pada teluk yang mulutnya sudah ditutup (Pasal 10 Konvensi Hukum Laut 1982), pada sungai yang teluknya sudah ditutup (Pasal 9 Konvensi Hukum Laut 1982) serta pada pelabuhan yang juga sudah ditutup (Pasal 11 Konvensi Hukum Laut 1982).

Pada perairan pedalaman, sebuah negara memiliki kedaulatan dan kendali penuh terhadap penjagaan dan pengelolaannya. Status perairan pedalaman ini hampir sama dengan daratan dan yang berlaku adalah kedaulatan (*sovereignty*) bukan hak berdaulat (*sovereign rights*). Meski demikian, pada perairan pedalaman ini juga berlaku hak lintas damai (*innocent passage*) bagi kapal asing.

Perairan tersebut sebelumnya bukan merupakan perairan pedalaman dan biasa digunakan oleh kapal asing sebelum ditetapkan garis pangkal lurus oleh negara pantai (Pasal 8 (2) Konvensi Hukum Laut 1982).

Mengingat perairan pedalaman ini merupakan bagian dari kedaulatan negara pantai maka negara tersebut berhak untuk memutuskan apakah membuka atau menutup perairan pedalamannya bagi kapal asing. Jika negara pantai memutuskan untuk membuka, maka kapal asing yang memasuki perairan tersebut berada dalam wilayah kedaulatan negara pantai yang artinya negara pantai berhak untuk memberlakukan hukum nasionalnya.

b. Perairan Kepulauan

Perairan kepulauan ini merupakan zona maritim khusus yang hanya dimiliki oleh negara kepulauan. Indonesia berhak atas perairan kepulauan karena telah terbukti secara hukum sebagai negara kepulauan. Status negara kepulauan diatur dalam Bab IV Konvensi Hukum Laut 1982 yang menetapkan segala persyaratan dan karakter yang harus dipenuhi sebuah negara pantai untuk mengklaim status negara kepulauan. Salah satu kewenangan negara kepulauan adalah menetapkan garis pangkal kepulauan sebagai referensi untuk mengukur lebar zona maritim yang menjadi

haknyanya. Garis pangkal kepulauan adalah sistem garis pangkal yang terdiri dari rangkaian garis lurus yang menghubungkan titik paling tepi pulau-pulau terluar sedemikian rupa. Sehingga keseluruhan kepulauan dalam suatu negara terlingkupi oleh sistem garis pangkal tersebut. Ketentuan tentang garis pangkal kepulauan ini diatur dalam pasal 47 Konvensi Hukum Laut 1982 (Arsana, 2019)

Perairan kepulauan ini merupakan air laut di antara pulau-pulau negara kepulauan yang dilingkupi oleh garis pangkal kepulauan. Pada perairan kepulauan ini, sebuah negara kepulauan memiliki kedaulatan penuh (Pasal 49 ayat 1). Konvensi Hukum Laut (1982). Meski demikian, pada kawasan ini juga berlaku hak lintas damai yaitu hak bagi kapal asing untuk berlayar dengan persyaratan tertentu tanpa harus minta izin (Pasal 52(1) Konvensi Hukum Laut 1982). Selain itu, negara kepulauan juga bisa menentukan alur laut kepulauan yang akan dijadikan jalur resmi bagi kapal asing. Jalur ini dikenal juga dengan istilah Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Penting untuk diingat, penetapan ALKI ini bukan merupakan kewajiban negara pantai tersebut tetapi sebagai usaha untuk bisa mengontrol perlintasan oleh kapal asing di kawasan perairan kepulauan.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia sudah menetapkan alur laut kepulauan ini yang

kita kenal sebagai ALKI. Hingga saat ini, Indonesia telah menetapkan tiga jalur ALKI di seluruh perairan Nusantara dengan fokus yang memiliki arah utara-selatan (vertikal). Sampai kini, belum ada ALKI dengan arah timur-barat sehingga sudah terbayang area laut yang menunjukkan penetapan ALKI.

c. Laut Teritorial

Secara teknis, penetapan batas wilayah laut antara negara-negara yang pantainya saling berhadapan atau berdampingan dan tumpang tindih tersebut, dilakukan dengan cara penarikan garis batas untuk memisahkan kedaulatan atau yurisdiksi antara negara yang satu dengan negara yang lain. Oleh karena itu, wilayah laut yang wajib ditetapkan batasnya menurut hukum internasional adalah laut teritorial yang tunduk di bawah kedaulatan negara dan zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen yang tunduk di bawah yurisdiksi negara, letak wilayah laut itu di antara dua atau lebih negara yang pantainya saling berhadapan atau berdampingan dan terjadinya tumpang tindih kedaulatan atau yurisdiksi dari dua atau lebih negara atas wilayah laut tersebut karena lebarnya kurang dari 24 (dua puluh empat) mil laut bagi laut teritorial dan 200 (dua ratus) mil laut bagi zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen (Tanaka, 2006).

Laut teritorial merupakan zona maritim pertama yang diukur dari garis pangkal ke arah

laut lepas, seperti yang diatur di Pasal 2, 3, dan 4 Konvensi Hukum Laut 1982. Laut teritorial ini berukuran 12 mil laut dari garis pangkal yang merupakan kedaulatan penuh negara pantai. Laut teritorial ini tidak saja meliputi air laut tetapi juga dasar laut di bawahnya dan udara di atasnya. Maka dari itu, kedaulatan suatu negara atas laut teritorial juga mencakup ruang udara di atasnya sampai batas yang tidak ditentukan. Artinya, ruang udara di atas laut teritorial suatu negara merupakan kekuasaan penuh negara tersebut terutama dalam hal penerbangan.

Pada laut territorial ini berlaku hak lintas damai atau innocent passage (Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982) yang artinya kapal asing bisa melintas dengan leluasa tanpa harus minta izin asalkan memenuhi ketentuan pelayaran. Misalnya, kapal asing harus bergerak terus sesegera mungkin, tidak berhenti dan tidak melakukan aktivitas yang mengancam kedaulatan negara pantai (Arsana, 2019).

d. Zona Tambahan

Untuk melindungi hak berdaulat atas kekayaan dan yuridikasi yang dimiliki oleh Indonesia terhadap wilayah perairannya maka dibutuhkan suatu peraturan, dalam hal ini peraturan yang mengatur tentang zona tambahan untuk mencegah dan menindak pelanggaran bea cukai, imigrasi, fiskal dan

saniter. Hal ini penting, karena zona tambahan Indonesia adalah perairan yang berdampingan dengan laut teritorial Indonesia yang dapat diukur selebar 24 mil laut dari garis pangkal lurus kepulauan. Dapatlah dikatakan zona tambahan merupakan zona transisi antara laut lepas dan laut wilayah. Zona tambahan ini belum lama umurnya dalam sistem hukum laut dan zona ini berfungsi mengurangi kontras antar laut wilayah yang rezimnya tunduk seluruhnya pada kedaulatan negara pantai dan laut lepas dimana terdapat rezim kebebasan (Laetemia, 2022)

Ruang laut setelah laut teritorial hingga 200 mil laut adalah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Meski demikian, sebagian kecil dari ZEE ini bisa ditetapkan sebagai zona tambahan yaitu ruang laut yang lebarnya 12 mil laut setelah laut teritorial ke arah laut lepas. Artinya, zona tambahan ini berukuran maksimal 24 mil laut dari garis pangkal dan sebenarnya merupakan bagian dari ZEE (Pasal 33 4 Konvensi Hukum Laut 1982).

Jika suatu negara sudah mengklaim laut teritorial dan ZEE maka artinya ruang laut dari garis pangkal hingga lebar maksimal 200 mil laut sudah menjadi milik dan kewenangan negara tersebut. Ketika negara tersebut mengklaim zona tambahan maka negara tersebut sebenarnya tidak menambah ruang laut karena zona tambahan merupakan bagian

dari ZEE. Hanya saja, pada zona tambahan tersebut, negara pantai memiliki hak untuk melakukan tindakan pencegahan terkait dengan urusan bea cukai, fiskal, keimigrasian, dan saniter.

Sebenarnya, sebuah negara wajib untuk melindungi kedaulatannya dari pihak asing. Dalam hal ini, kedaulatan itu mencakup wilayah darat dan laut teritorial. Jika terjadi sesuatu yang merugikan di kawasan kedaulatan itu, negara pantai bisa melakukan tindakan yang dipandang perlu. Masalahnya, ancaman di laut biasanya datang dari luar, misalnya dari laut bebas atau dari ZEE. Sementara itu, negara tidak punya kewenangan untuk melakukan tindakan atau pencegahan di ZEE. Oleh karena itulah zona tambahan ini diperlukan. Dengan menetapkan zona tambahan yang merupakan bagian dari ZEE maka negara bisa mulai melakukan pencegahan sejak pihak asing berada di zona tambahan, sebelum memasuki laut teritorial (Arsana, 2019).

e. Zona Ekonomi Eksklusif

Sejak berlakunya UNCLOS 1982, Indonesia sebagai negara yang turut serta memperjuangkan untuk terwujudnya pengaturan sumber daya ikan yang terdapat di ZEE, maka sebagai tindak lanjut atas komitmennya, pada tanggal 31 Desember 1985 telah meratifikasinya. Dengan demikian

Indonesia telah menerimanya sebagai hukum positif dan menetapkan sebagai Undang-undang nomor 17 tahun 1985 tentang pengesahan *United Nation Convention on the Law of the Sea* (Kurnia, 2017).

Zona Ekonomi Eksklusif atau ZEE diatur pada Bab V Konvensi Hukum Laut 1982 (Pasal 55-75). ZEE merupakan hak atas ruang laut yang baru muncul di UNCLOS 1982 dan belum diatur dalam Konvensi–Konvensi Hukum Laut 1958 dan 1960. Pada ruang laut ini, negara berhak secara eksklusif untuk mengelola dan memanfaatkan sumber daya alam yang ada di situ. Negara tidak memiliki kedaulatan penuh pada ZEE tetapi memiliki hak berdaulat (*sovereign rights*).

Yang dimaksud dengan ZEE adalah kawasan laut setelah laut teritorial dengan lebar maksimal sejauh 200 mil laut dari garis pangkal. Melihat definisi ini, ukuran maksimal ZEE adalah $200 - 12 = 188$ mil laut, dengan asumsi kalau negara tersebut juga mengklaim laut teritorial sejauh 12 mil laut dari garis pangkal. Pada kawasan ZEE ini, negara memiliki hak pengelolaan sumber daya alam di air laut dan di dasar lautnya. Meski demikian, untuk pengelolaan sumberdaya di dasar laut, ketentuannya mengikuti aturan terkait dasar laut atau landas kontinen. Silakan baca di bagian Landas Kontinen setelah sub bahasan ini. Sebuah negara berhak atas kekayaan ikan

yang ada di ZEE-nya. Negara lain tidak boleh menangkap ikan di ZEE suatu negara kecuali dengan izin atau pengaturan tertentu. Meski demikian, negara lain juga berhak untuk berlayar di sana dengan bebas dan juga bisa melakukan pemasangan kabel bawah laut.

Selain itu, Konvensi Hukum Laut 1982 juga mengatur bagaimana negara pantai memanfaatkan sumberdaya laut di ZEE dan peluang untuk berbagi dengan negara lain. Sebagai contoh, negara yang menguasai ZEE tertentu harus menentukan total allowable catch atau kapasitas tangkapan ikan di kawasan tersebut. Angka ini kemudian dijadikan acuan dalam melakukan penangkapan ikan di kawasan tersebut. Jika ternyata negara tersebut tidak mampu melakukan penangkapan sesuai dengan kapasitas yang ditargetkan atau di bawah total allowable catch maka negara tersebut bisa memberikan kesempatan kepada negara lain untuk melakukan penangkapan ikan di kawasan ZEE-nya (Arsana, 2019)

f. Landas Kontinen

Landas kontinen sebagai salah satu pranata hukum laut, kini sudah menempati posisi yang mapan, bahkan sudah dapat dipandang sebagai hukum kebiasaan internasional. Sejarah lahir dan pertumbuhannya sebagai pranata hukum yang dimulai dari tindakan-tindakan sepihak negara-

negara dengan substansi yang belum seragam atau masih sangat variatif, sampai dengan diformulasikan dalam bentuk konvensi internasional. Menjadikan pranata hukum yang bernama landa kontinen dan berlaku secara universal oleh karena memang ditinjau dari sifat dan hakekatnya adalah merupakan konvensi dalam ruang lingkup berlaku secara universal dan global. Meskipun belum semua negara meratifikasi, hal ini tidaklah mengurangi sifat dan hakekatnya universal atau globalnya Parthiana (2005).

Konvensi Hukum Laut 1982 disamping memuat ketentuan-ketentuan baru yang dianggap sebagai perkembangan dari Hukum Laut Internasional seperti misalnya rejim hukum zona ekonomi eksklusif dan rejim hukum Negara kepulauan, juga mengatur kembali substansi yang sudah ada sebelumnya, antara lain, misalnya konsepsi landas kontinen yang telah mendapat pengaturan dalam Konvensi Hukum Laut 1958. Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur Landas Kontinen dalam Bagian VI, yang terdiri dari Pasal 76 -85. Dalam Konvensi Hukum Laut 1982 diberikan empat alternatif cara mengukur luas landas kontinen, yaitu : a. Sampai batas terluar tepian kontinen (the continental margin). b. Sampai jarak 200 mil dari garis pangkal laut teritorial, apabila tepian kontinen tidak mencapai batas tersebut. c. Apabila tepian kontinen

melebihi 200 mil ke arah laut maka batas terluar landaskontinen tidak boleh melebihi 350 mil. d. Boleh melebihi 100 mil dari kedalaman (isobath) 2500 meter (UNCLOS 82).

Landas kontinen adalah dasar laut yang bisa dikuasai oleh suatu negara, mulai dari batas terluar laut teritorialnya hingga pada garis terluar tepian kontinen negara tersebut. Jika tepian kontinen suatu negara tidak mencapai 200 mil laut diukur dari garis pangkalnya maka negara tersebut otomatis berhak atas 200 mil laut landas kontinen. Ketentuan akan landas kontinen ini diatur pada Pasal 76 Konvensi Hukum Laut 1982 dengan aturan teknis yang sangat rinci (Arsana, 2019).

g. Laut Lepas

Indonesia merupakan negara kepulauan (archipelagic state) terbesar di dunia. Sebagai negara kepulauan terbesar dapat dipastikan bahwa sumberdaya ikan juga melimpah didalamnya. Hal tersebut dapat dilihat pada produksi perikanan pada tahun 2014 mencapai 20,72 juta ton, yang terdiri dari produksi perikanan tangkap sebesar 6,72 juta ton dan produksi perikanan budidaya sebesar 14,52 ton. Bahkan, Indonesia juga dapat memanfaatkan sumberdaya ikan di perairan laut lepas (high seas). Hal ini dikarenakan, posisi perairan Indonesia yang

berhadapan langsung dengan dua perairan internasional, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Tentu saja, pemanfaatan sumber daya ikan di perairan laut lepas oleh suatu negara pantai (coastal state) didasarkan pada asas kebebasan yang melekat pada rezim laut lepas (Tarigan, 2015).

Melihat definisi ZEE dan Landas Kontinen sebelumnya, bisa dipahami kalau untuk air laut, kewenangan maksimal suatu negara adalah 200 mil laut dari garis pangkal. Sementara itu, untuk dasar laut atau Landas Kontinen, kewenangannya bisa melebihi 200 mil laut. Dengan demikian, ruang air laut di luar 200 mil laut dari suatu negara merupakan laut bebas tetapi dasar laut di bawahnya bisa saja merupakan kewenangan negara tersebut. Jadi yang dimaksud laut bebas dalam hal ini adalah ruang air laut di luar 200 mil laut dari garis pangkal suatu negara. Di laut bebas ini, siapa pun boleh melakukan pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya laut terutama ikan. Ketentuan tentang laut bebas ada dibahas di Bab VII UNCLOS 1982 (Arsana, 2019).

h. Kawasan

Kawasan adalah bagian dasar laut di luar kewenangan suatu negara. Dalam hal ini, kawasan merupakan bagian dasar laut di luar Landas Kontinen suatu negara. Jika Landas Kontinen suatu negara mencapai 300 mil laut dari garis pangkal maka Kawasan Area ini

dimulai dari jarak 300 mil laut ke arah laut lepas.

Kawasan ada di bawah kewenangan sebuah badan yang dibentuk khusus yaitu International Seabed Authority (ISA). ISA inilah yang memegang kendali atas pengelolaan sumber daya alam yang ada di Kawasan. Secara umum, jika ada satu pihak ingin melakukan pemanfaatan kekayaan alam, misalnya migas di Kawasan maka pihak tersebut harus mendapatkan izin dari ISA dan mengikuti segala ketentuan yang tertuang dalam Bab XI Konvensi Hukum Laut 1982.

2.4 Kedaulatan dan Hak Berdaulat

Terkait dengan ruang dan kawasan negara, istilah kedaulatan (*sovereignty*) itu berbeda dengan hak berdaulat (*sovereign rights*). Kedaulatan adalah kewenangan penuh atas wilayah (*territory*) yang dalam hal ini meliputi semua wilayah daratan, perairan kepulauan dan laut teritorial. Laut teritorial adalah kawasan laut dengan lebar hingga 12 mil laut (22 km) dari garis pangkal. Berdasarkan ketentuan Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982, zona laut dapat dibedakan berdasarkan kedaulatan dan hak berdaulat suatu negara di wilayah laut. Prinsipnya kedaulatan (*sovereignty*) dan hak berdaulat (*sovereign rights*) adalah dua hal yang berbeda sesuai dengan konteks hukum internasional.

Di luar laut teritorial, sebuah negara pantai tidak memiliki kedaulatan penuh (sovereignty) tetapi hak berdaulat (*sovereign rights*). Hal ini sering dipahami secara kurang tepat oleh masyarakat umum. Kedaulatan dan hak berdaulat adalah dua hal yang berbeda dan itu jelas definisinya dalam konteks hukum internasional. Pada kedaulatan, berlaku kekuasaan penuh atas wilayah (*territory*) dan berlaku hukum nasional. Sementara itu, pada hak berdaulat, tidak berlaku kekuasaan penuh tetapi hak untuk mengelola dan memanfaatkan. Kawasan tempat berlakunya hak berdaulat ini dikenal dengan yurisdiksi, bukan wilayah atau *territory*. Dalam hal ini, di ZEE misalnya, Indonesia tidak punya kedaulatan penuh tetapi berhak untuk mengelola kekayaan alamnya dan negara lain tidak berhak memanfaatkan kekayaan alam itu tanpa izin dari Indonesia (Arsana, 2019).

Hak berdaulat berbeda dengan hak kedaulatan karena letaknya di luar laut teritorial, sebuah negara pantai tidak memiliki kedaulatan penuh (sovereignty) di luar laut teritorial tetapi memiliki hak berdaulat (*sovereign rights*), definisi hak berdaulat menurut pasal 56 konvensi hukum laut (UNCLOS) 1982 yakni hak untuk mengelola dan memanfaatkan laut perairan di zona ekonomi eksklusif untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber daya alam baik hayati dan non-hayati dari perairan di atas dasar laut dan dari dasar laut dan tanah dibawahnya dan berkenaan dengan kegiatan lain untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi zona ekonomi tersebut, seperti produksi

energi dari air, minyak, gas, arus dan angin. Kawasan tempat berlakunya hak berdaulat ini dikenal dengan yurisdiksi, bukan wilayah atau teritori. Suatu Negara tidak mempunyai kedaulatan penuh tetapi berhak untuk mengelola kekayaan alamnya dan negara lain tidak berhak memanfaatkan kekayaan alam tersebut tanpa izin dari Indonesia. Hak berdaulat Indonesia, ada pada Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) yang telah diatur di dalam pasal 57 United Nations Convention On The Law Of The Sea (UNCLOS) 1982 dan Undang-undang No. 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

Pada tanggal 21 Maret 1980 telah dikeluarkan Pengumuman Pemerintah Republik Indonesia tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Segenap sumber daya alam hayati dan non hayati yang terdapat di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia baik potensial maupun efektif adalah modal dan milik bersama Bangsa Indonesia sesuai dengan Wawasan Nusantara. Baik praktek negara maupun Konvensi Hukum Laut yang dihasilkan oleh Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut Ketiga menunjukkan telah diakuinya rezim zona ekonomi eksklusif selebar 200 (dua ratus) mil laut sebagai bagian dari hukum laut internasional yang baru. Berhubung dengan hal-hal tersebut, perlu ditetapkan undang-undang sebagai landasan bagi pelaksanaan hak berdaulat, hak-hak lain, yurisdiksi, dan kewajiban-kewajiban Republik Indonesia di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

Indonesia adalah satu-satunya negara yang mampu memperluas wilayah kedaulatan dan hak berdaulatnya sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang mendapatkan pengakuan internasional tanpa kekuatan militer. Pengakuan internasional tersebut telah memperkuat cara pandang mendasar bangsa Indonesia dan wawasan nusantara, tidak hanya sebagai bangsa yang merdeka, tetapi juga dengan keutuhan wilayah tanah air yang berbentuk kepulauan nusantara sebagai satu kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Kemerdekaan dan keutuhan wilayah tersebut menjadi modal Indonesia dalam merencanakan strategi pembangunan nasional secara utuh dan menyeluruh.

Pengakuan internasional terhadap Indonesia sebagai negara kepulauan telah menambah nilai strategis aspek geogra s Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Masyarakat internasional harus berlayar melalui wilayah kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia untuk keperluan navigasi, komunikasi, penanaman dan peletakan kabel serat optik, pipa gas, perdagangan berbagai barang komoditas, manufaktur, serta ekspor energi dan jasa.

Posisi strategis Indonesia tidak hanya dilihat dari posisi di persilangan antara dua benua, yaitu Asia dan Australia, serta dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, tetapi juga di antara Laut China Selatan dan Laut Asia Timur dengan Samudera Hindia, antara individualisme liberal di selatan dengan komunisme di utara, antara

penghasil komoditas di selatan dengan pengguna komoditas di utara, antara penghasil energi di selatan dengan pengguna energi di utara, antara middle power di selatan dengan global power di utara, antara non-nuclear power di selatan dengan nuclear power di utara, dan antara anggota tetap Dewan Keamanan PBB di utara dengan bukan anggota Dewan Keamanan PBB di selatan. Indonesia kini berada dalam lingkaran perebutan pengaruh antara kekuatan dominan pasca-Perang Dunia II dengan kekuatan lama yang bangkit kembali.

Posisi strategis Indonesia, beserta faktor geogra s dan kondisi sosial ekonominya, juga menempatkan Indonesia dalam posisi penting di lingkungan global, yaitu dalam mempengaruhi kestabilan politik, ekonomi, serta keamanan lingkungan regional dan internasional. Alam Indonesia sendiri memiliki nilai strategis bagi planet bumi. Indonesia memiliki hutan tropis kedua terbesar di dunia, 20% terumbu karang dunia, 20% hutan bakau dunia, 3 juta hektar padang lamun, serta dilewati arus yang berasal dari Samudera Pasifik menuju Samudera Hindia, sehingga menjadikan laut Indonesia kaya akan sumber makanan bagi kehidupan laut. Tidak hanya itu, hutan tropis, hutan bakau, dan padang lamun juga mampu menyerap emisi gas rumah kaca. Kemampuan ini harus menjadi pertimbangan dalam menghitung emisi dan serapan emisi Indonesia sebagai bagian dari solusi masalah pemanasan bumi dan perubahan iklim dunia.

Potensi sumber daya kelautan yang melimpah dan adanya sejarah kejayaan maritim di masa lalu, sehingga semangat membangkitkan kembali kejayaan maritim Indonesia adalah bukan hal yang mustahil. Deklarasi Djuanda Tahun 1957 telah memberikan harapan baru untuk mengembalikan kejayaan Indonesia sebagai bangsa maritim. Langkah selanjutnya diperlukan penyesuaian terhadap pola pikir, pola sikap, dan pola tindak bangsa yang didasari oleh kesadaran ruang kelautan tempat bangsa Indonesia berada melalui pembangunan yang berorientasi kelautan. Untuk itu, visi kelautan menjadi tuntutan dan kebutuhan bagi bangsa Indonesia. Visi kelautan tersebut dituangkan dalam visi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, yaitu Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat, maju, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional

Dalam langkah mengimplementasikan visi Poros Maritim Dunia, percepatan pembangunan kelautan merupakan keniscayaan yang harus diupayakan dalam kerangka menyejahterakan seluruh rakyat Indonesia. Peran, potensi, dan peluang Indonesia untuk menjadi Poros Maritim Dunia perlu dirumuskan secara jelas. Unsur-unsur kemaritiman yang sangat luas, membutuhkan adanya diferensiasi, pemilihan terhadap aspek mana yang akan menjadi fokus untuk digarap.

Keutuhan tanah air kepulauan Indonesia sebagai suatu kesatuan politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan membawa berkah sekaligus tantangan bagi bangsa Indonesia. Puluhan ribu pulau yang membentang dari Asia Selatan, Asia Tenggara hingga Pasifik Barat dan menjangkau tiga zona waktu memberikan Indonesia ruang wilayah darat, laut, dan udara yang sangat masif dengan kedaulatan dan hak berdaulat di berbagai zona maritim dan udara yang sangat luas. Di sisi lain, Indonesia adalah negara “ring of re” dengan lebih dari 150 gunung berapi, termasuk gunung berapi di dalam laut. Terdapat lebih dari 500 kelompok etnis dengan bahasa, serta agama dan kepercayaan yang berbeda, tinggal di Indonesia yang tersebar di pegunungan, perbukitan, dataran rendah, dan pesisir dengan tingkat keanekaragaman hayati yang sangat tinggi.

Kondisi geografis dan demografis Indonesia membawa konsekuensi munculnya berbagai tantangan nyata bagi Indonesia yang harus dikelola secara komprehensif, yaitu:

- 1) Meneguhkan identitas atau jati diri bangsa yang menyatakan bertanah air satu, Indonesia. Tidak mudah menyatakan kepada masyarakat pegunungan bahwa mereka adalah bangsa pelaut atau sebaliknya, untuk itu perlu dilakukan upaya-upaya inovatif dan konsisten guna meneguhkan kembali jati diri bangsa sebagai bangsa penakluk samudera. Usaha meneguhkan identitas sebagai bangsa

samudera, perlu didukung melalui program pengembangan sumber daya manusia kelautan yang andal. Di masa depan, pelaut-pelaut Indonesia harus menjadi bagian penting yang mewarnai aktivitas pelayaran internasional.

- 2) Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah laut yang sangat terbuka dan posisi geostrategis yang memiliki tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan lima wilayah choke points (Selat Malaka, Selat Singapura, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Ombai-Wetar) membuat Indonesia rentan terhadap berbagai bentuk ancaman, misalnya jalur pelayaran yang dapat dilalui kapal selam nuklir asing, tindakan kekerasan bersenjata di laut, penyelundupan senjata, perbudakan di laut, penyelundupan manusia, perdagangan manusia, kerusakan sumber daya kelautan, pencurian underwater cultural heritage, pencurian Benda Muatan Kapal Tenggelam (BMKT), dan pencurian kekayaan laut. Selain itu, kondisi laut Indonesia yang sangat terbuka juga berpotensi mengalami dampak dari konflik regional di laut. Oleh karena itu, sangat dibutuhkan dukungan sistem pertahanan dan keamanan laut yang kuat dengan postur yang proporsional sesuai dengan luas wilayah dan ancaman yang dihadapi.
- 3) Peningkatan pengawasan dan tantangan pengamanan di pulau-pulau kecil terdepan dan

terisolasi, terutama pulau-pulau yang bertetangga dengan daerah konflik di luar wilayah Indonesia. Aspek pengawasan dan pengamanan ini tidak hanya terkait dengan pengamanan di dalam pulau-pulau tersebut, tetapi juga pengawasan dan pengamanan perairan di sekitarnya dari berbagai kegiatan ilegal. Pengembangan keamanan maritim harus dilakukan secara integratif dengan memperkuat dan membangun sistem nasional untuk kapabilitas pengawasan maritim yang komprehensif agar mampu mengawasi dan menindaklanjuti secara seketika berbagai masalah keamanan maritim, termasuk ancaman pada seluruh wilayah kedaulatan dan yurisdiksi laut nasional.

- 4) Membangun infrastruktur dan konektivitas antarwilayah melalui optimalisasi perhubungan laut untuk menghilangkan kesenjangan sosial dan ekonomi, serta untuk menjalankan berbagai kepentingan nasional yang strategis seperti pemerintahan, keamanan, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan komunikasi. Konektivitas yang baik antarwilayah di Indonesia akan mampu memperlancar pergerakan orang, barang, jasa, dan modal. Kesenjangan kesejahteraan yang terjadi karena rendahnya komunikasi antar pulau dapat menciptakan ketegangan di berbagai kawasan Indonesia dan menghalangi terwujudnya masyarakat Indonesia yang adil dan makmur. Oleh karena itu, pembangunan

infrastruktur maritim seperti pelabuhan-pelabuhan yang menjadi simpul aktivitas perdagangan dan penyediaan sarana perhubungan berstandar internasional, serta sarana jasa penunjang aktivitas perdagangan di kawasan pinggiran Indonesia, terutama di wilayah Indonesia Timur harus menjadi perhatian. Bitung dan Sorong sebaiknya dikembangkan menjadi pelabuhan hub yang penting di Indonesia Timur, sedangkan Saumlaki perlu diberi penguatan mengingat nilai geostrategisnya yang tinggi. Konektivitas harus menjadi tulang punggung pembangunan yang Indonesiasentris, bukan Jawasentris

- 5) Rentang wilayah yang sangat luas juga menuntut Indonesia untuk menyelesaikan batas maritim laut teritorial, ZEE, dan landas kontinen guna mendapatkan kepastian hukum wilayah kedaulatan dan hak berdaulat Indonesia, selain penetapan perbatasan dalam konteks kepastian dan jaminan hukum internasional atas ruang maritim yang menjadi hak Indonesia.

BAB 3

FONDASI MARITIM INDONESIA

Menurut Supandi (2018), pasang surut perjalanan sejarah kemaritiman Indonesia menjadi bukti yang kuat untuk dipelajari, direfleksikan, dan diimplementasikan kembali. Pada masa kerajaan Sriwijaya, Majapahit hingga Demak, Nusantara menjelma menjadi negara maritim yang kuat. Bahkan, Sriwijaya (683-1030 M) telah mendasarkan kebijakan pemerintahannya pada penguasaan alur pelayaran, jalur perdagangan, serta wilayah-wilayah strategis sebagai pangkalan kekuatan laut. Kertanegara juga mengukir kejayaan maritim yang besar dan kuat dengan konsepsi Cakrawala Mandala Dwipantara. Konsep besar pun terwujud pada 1375, saat Kerajaan Majapahit lahir di bawah Raja Hayam Wuruk dan Maha Patih Gajah Mada. Memasuki masa kemerdekaan, bangsa Indonesia mulai menata ulang untuk mengembalikan jiwa kebaharian dan melaksanakan pembangunan kelautan. Hal ini didasari kesadaran akan ancaman yang akan timbul karena nyatanya wilayah laut Indonesia merupakan wilayah terbuka, sehingga kekayaan laut Indonesia berpotensi dimanfaatkan bangsa lain, tanpa ada kemampuan untuk melindungi. Perkiraan ancaman dan gangguan lainnya yang akan dihadapi Indonesia ke depan, antara lain kejahatan lintas negara. Sebut saja penyelundupan, perompakan penangkapan ikan secara ilegal, pencemaran dan kerusakan ekosistem. Termasuk juga imigran gelap, pembajakan, perampokan, aksi radikalisme, konflik komunal dan dampak bencana alam.

Mencermati potensi ancaman saat ini, sudah sepantasnya dilakukan kaji ulang atas sebuah kebijakan strategi pengamanan wilayah nasional, terutama di sektor maritim. Sasaran yang ingin dicapai dari perumusan kebijakan ini adalah tersusunnya kebijakan strategi

pengamanan wilayah nasional, sebagai panduan dalam perumusan kebijakan maritim secara keseluruhan.

Tiongkok merupakan salah satu negara mitra kerja sama ASEAN. Tiongkok menerapkan strategi 'String of Pearl' (SoP) dalam mengembangkan pengaruhnya ke negara lain, termasuk negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Strategi tersebut membentuk sebuah jalur yang menghubungkan Tiongkok dengan Teluk Persia melalui Laut Tiongkok Selatan dan Selat Malaka. Pengaruh yang diberikan Tiongkok dalam kerangka SoP dapat berbentuk militer maupun ekonomi (Matondang, 2015).

Perbandingan di atas tampak jelas saat negara-negara yang disebut bangsa maritim melatakan pola kehidupan masyarakat dan penataan lingkungan yang bersumber ke arah laut. Kota-kota besar di dunia, seperti Sydney, New York, London, Amsterdam, Singapura tampak indah dengan hembusan angin yang membawa yacht, perahu-perahu layar menjadi nuansa kehidupan bahari. Jika melihat kota-kota besar di Indonesia, mulai dari laut Jakarta, Surabaya, Makassar, Papua, tentu juga di sepanjang pesisir pantai yang ada, bukan keindahan kehidupan yang terlihat. Hanya sampan nelayan miskin yang rusak, tumpukan sampah di mana-mana, dan kawasan kumuh yang mencolok mata. Kondisi demikian mencerminkan laut bukan bagian terdepan dari kehidupan bangsa. Apalagi untuk mencerminkan sebagai bangsa maritim yang besar. Negara ini seakan tersesat dan terdampar di negara kepulauan. Ini menjadi pekerjaan rumah yang serius bagi pemerintah negeri ini. Pemerintah dituntut bisa membuat kebijakan maritim yang mengayomi bangsanya, sesuai dengan kodrat dan potensi sumber

daya alam yang begitu melimpah (Supandi, 2018).

Pertanyaan yang patut dijawab seluruh warga negara adalah apa yang menjadi fondasi mendasar Indonesia sebagai satu negara maritim sehingga strategi pembangunan Indonesia sebagai negara maritime dapat dipahami secara menyeluruh. Dengan pemahaman yang utuh mengenai konsepsi Indonesia sebagai negara maritime, diharapkan cita-cita kemerdekaan Indonesia yang tertuang dalam Undang-Undang Dasar yang 1945 segera terwujud.

Djalal (2011) menyebutkan, ada tiga tiang utama dalam membangun bangsa Indonesia sebagai negara maritim yang tidak boleh digerogeti pihak manapun. Pertama, Indonesia sebagai satu kebangsaan. Hal ini dicapai sejak Sumpah Pemuda 1928, yang menegaskan bahwa Indonesia adalah satu bangsa, satu tanah air, dan satu bahasa. Bangsa Indonesia bukanlah berdasar agama, suku, ras ataupun mementingkan kelompok-kelompok tertentu, tetapi semua warga yang mendiami seluruh tanah air. Kedua, Indonesia adalah satu negara yang diproklamasikan 17 Agustus 1945. Ini berarti bahwa manusia-manusia Indonesia yang menyatakan dirinya hidup dalam satu negara, yaitu Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Itu sudah final, karenanya tidak mungkin ada negara di dalam NKRI. Ketiga, Indonesia adalah satu kewilayahan. Artinya, orang-orang Indonesia telah menjadi satu bangsa, berdiam di dalam satu kesatuan kewilayahan, yaitu satu kesatuan Nusantara Indonesia yang mencakup darat, laut, udara dan kekayaan alamnya.

Terdapat perubahan yang cukup mengenai wilayah kesatuan Indonesia dalam sejarah republik ini sejak

diproklamasikan. Pada saat Indonesia diproklamasikan sebagai bangsa yang merdeka pada tanggal 17 Agustus 1945, Indonesia merupakan negara yang terdiri atas beribu pulau yang tersebar dari Sabang sampai Merauke, dan dapat disebut sebagai negara pulau-pulau. Undang-undang Dasar 1945 yang resmi diberlakukan pada tanggal 18 Agustus 1945 menyatakan bahwa Indonesia adalah negara kesatuan dalam bentuk republik. Kendati sudah digagas konsep dari Sabang Merauke dalam sidang PPKI, namun belum disebutkan batas-batas wilayah nasional Indonesia sesungguhnya.

Kemudian pada tahun 1957, Indonesia mendeklarasikan yang disebut Deklarasi Djuanda bahwa lebar laut wilayah Indonesia adalah 12 mil. Pasca Dekrit Presiden 5 Juli 1959, keluar UU No. 4/Prp tahun 1960 tentang Wilayah Perairan Indonesia yang dalam mencakup laut wilayah Indonesia selebar 12 mil laut dari garis pangkal lurus sebagai penegasan serta legitimasi Deklarasi Djuanda. Perairan Kepulauan ini dikelilingi oleh garis pangkal yang menghubungkan titik-titik terluar dari Pulau Terluar Indonesia. Sejak deklarasi ini, Pemerintah Indonesia terus memperjuangkan konsepsi Wawasan Nusantara di dalam setiap perundingan bilateral, trilateral, dan multilateral dengan negara-negara di dunia ataupun di dalam setiap forum-forum internasional. Puncak dari diplomasi yang dilakukan adalah dengan diterimanya Negara Kepulauan di dalam UNCLOS 1982.

Mochtar Kusumaatmadja dengan tim negosiasi Indonesia lainnya sejak dari awal mengajukan konsep "Negara Kepulauan" untuk dapat diterima di Konferensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) III.

Sehingga dalam "*The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), 1982*" dicantumkan Bagian IV mengenai negara kepulauan, konsepsi itu menyatukan kesatuan wilayah Indonesia.

Di antara pulau-pulau Indonesia tidak ada laut bebas, karena sebagai negara kepulauan, Indonesia boleh menarik garis pangkal (*baselines*-nya) dari titik-titik terluar pulau-pulau terluar (*the outermost points of the outermost islands and drying reefs*). Hal itu diundangkan dengan UU No 6/1996 tentang Perairan Indonesia untuk menggantikan UU Prp No 4/1960 sebagai implementasi UNCLOS 1982 dalam hukum nasional Indonesia. Melalui UU No. 17 tahun 1985, Pemerintah Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 tersebut dan resmi menjadi negara pihak. Dengan pemahaman adanya perubahan konsepsi wilayah, maka penting kiranya, untuk memahami bagaimana substansi perjalanan perjuangan tersebut, khususnya Deklarasi Djuanda dan UNCLOS sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari konstruksi Indonesia dari negara maritim Indonesia (Supandi, 2018).

a. Deklarasi Djuanda

Sejak awal kemerdekaan, Indonesia terus berjuang mendapatkan pengakuan dunia sebagai negara kepulauan. Secara historis batas wilayah laut Indonesia telah dibuat oleh kolonial Belanda, yaitu dalam *Territorial Zee Maritieme Kringen Ordonantie* tahun 1939. Di sini dinyatakan bahwa lebar wilayah laut Indonesia adalah tiga mil diukur dari garis rendah di pantai masing-masing pulau Indonesia. Sehingga di antara ribuan pulau bangsa Indonesia sebagai Negara kesatuan. Untuk mengatasi hal tersebut di

Indonesia terdapat laut- laut bebas yang membahayakan kepentingan pemerintah Indonesia sejak dari awal kemerdekaan giat berjuang meyakinkan dunia internasional untuk mengakui Indonesia sebagai negara kepulauan. Puncak usaha tersebut adalah diakuinya sejumlah konsepsi negara kepulauan secara internasional yang secara langsung memberikan keuntungan secara diplomatik kepada Indonesia.

Menurut Syamsumar (2010) lewat bukunya Politik Kelautan menulis perjuangan diplomasi konsepsi kepulauan merupakan prestasi bangsa Indonesia terbesar setelah diplomasi perjuangan kemerdekaan. Tidak saja pandangan visioner pemerintahan di- era itu dalam menggagas konsep Negara Kesatuan Republik Indonesia yang patut diacungkan jempol, lebih dari pada itu, keberanian dalam konteks diplomasi hubungan internasional untuk menentukan sikap, telah menempatkan Indonesia untuk mencoba menemukan kembali identitas dan jatidirinya sebagai negara berbasis maritim. Melalui pengumuman pemerintah Indonesia kepada Sekjen PBB 13 Desember 1957 dikenal juga sebagai Deklarasi Djuanda, yang saat ini setiap tanggal tersebut diperingati sebagai Hari Nusantara, dinyatakan seluruh perairan yang terletak di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau Indonesia adalah kedaulatan mutlak dari negara Indonesia. Lebar laut teritorial adalah 12 mil yang diukur sejajar dengan garis dasar lurus yang menghubungkan titik-titik terluar yang terletak pada pulau- pulau terluar milik Indonesia, sedangkan

wilayah laut yang berada di sebelah dalam garis dasar dianggap sebagai perairan pedalaman.

Dengan demikian Indonesia secara sepihak telah menyatakan akan memikul tanggung jawab terhadap pengawasan wilayah laut yang semakin luas, yang memiliki luas wilayah 5 juta kilometer persegi, di mana 60 % dari luas wilayah itu (3 juta kilometer persegi) merupakan wilayah laut yang berada di bawah kedaulatan RI. Meskipun Deklarasi tersebut mendapat protes dari berbagai negara ketika itu, namun pemerintah Indonesia memperkokohnya melalui UU No.4 Prp Tahun 1960 dan Peraturan Pemerintah No.8 Tahun 1962 Tentang Lalu Lintas Damai Kendaraan Air Asing. Selain itu, Indonesia mengeluarkan pula pengumuman mengenai Landas Kontinen pada tanggal 17 Februari 1969 yang dikukuhkan melalui UU No.1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen. (Supandi, 2018).

Oleh sebab itu, untuk memperkuat konsepsi negara kepulauan, pemerintah Indonesia sejak tahun 1969 telah mengadakan persetujuan dan perjanjian bilateral dan trilateral dengan negara-negara tetangga mengenai garis-garis batas Landas Kontinen dan Laut Teritorial. Hal ini dimaksudkan untuk membentuk hukum kebiasaan (*Customary Law*) sebelum disetujuinya melalui Konvensi Hukum Laut 1982 (*law making treaties*).

Menurut Supandi, lahirnya Deklarasi Djuanda merupakan buah perjuangan bangsa Indonesia untuk mempertegas batas wilayah laut. Sehingga

wilayah Indonesia merupakan suatu kesatuan yang utuh dilihat dari berbagai aspek, yaitu aspek politik, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Deklarasi Djuanda membangun Wawasan Nusantara yang bertujuan menghindari disintegrasi bangsa. Deklarasi ini mempunyai nilai yang menyatukan wilayah Indonesia dalam satu kekuatan hukum untuk sangat strategis sebagai pemersatu dan jadi persatuan bangsa. Sebelum lahirnya Deklarasi Djuanda, di masa Hindia Belanda, laut-laut antara pulau dianggap sebagai perairan bebas. Berkat Deklarasi Djuanda, laut kini menjadi penghubung antar- bangsa, antar-pulau. Deklarasi Djuanda menegaskan antara darat, laut, dasar laut, udara, dan seluruh kekayaan, semua dalam satu kesatuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Pada tanggal 13 Desember 1957 Perdana Menteri Djuanda Kartawidjaja mengeluarkan sebuah pernyataan (deklarasi) mengenai Wilayah Perairan Negara Republik Indonesia yang lengkapnya sebagai berikut: "Bentuk geografi Indonesia sebagai suatu Negara Kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau mempunyai sifat corak tersendiri.

Bagi keutuhan teritorial dan untuk melindungi kekayaan Negara Indonesia semua kepulauan serta laut terletak diantaranya harus dianggap sebagai kesatuan yang bulat. Penentuan batas laut teritorial seperti termaktub dalam *Territoriale Zeen en Maritime Kringen Ordonnantie* 1939 Pasal 1 ayat (1) tidak sesuai lagi dengan pertimbangan pertimbangan di atas karena membagi wilayah daratan Indonesia dalam bagian-bagian terpisah dengan teritorialnya

sendiri-sendiri. Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan itu maka pemerintah menyatakan bahwa segala perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau yang termasuk Negara Indonesia dengan tidak memandang daratan Negara Indonesia dan dengan demikian bagian daripada wilayah pedalaman atau Nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak Indonesia.

Deklarasi Djuanda dipertegas lagi secara juridis formal dengan dibuatnya Undang-Undang Nomor 4/Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Dengan adanya UU No.4/Prp/Tahun 1960 tersebut, menjadikan luas wilayah laut Indonesia yang tadinya 2.027.087 km² (daratan) menjadi 5.193.250 km², suatu penambahan yang wilayah berupa perairan nasional (laut) sebesar 3.166.163 km². Deklarasi Djuanda, menjadi titik awal perjuangan bangsa Indonesia dalam memperjuangkan batas-batas kedaulatan Indonesia. Setelah melalui perjuangan selama lebih dari 25 tahun, Deklarasi Djuanda diakui PBB, dan diakui secara internasional sejak 16 November 1994. Artinya, butuh 37 tahun Deklarasi Djuanda diakui oleh dunia internasional.

Prinsip-prinsip dalam Deklarasi Djuanda ini kemudian dikukuhkan dengan Undang-undang Nomor 4 Tahun 1960, yang isinya sebagai berikut:

1. Untuk kesatuan bangsa, integritas wilayah, dan kesatuan ekonominya ditarik garis-garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari kepulauan terluar.

2. Termasuk dasar laut dan tanah bawahnya maupun ruang udara di atasnya dengan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.
3. Jalur laut wilayah laut territorial selebar 12 mil diukur dari garis-garis lurusnya.
4. Hak lintas damai kapal asing melalui perairan Nusantara (*archipelagic waters*).

Isi Deklarasi Juanda yang ditulis pada 13 Desember 1957 sebagai berikut:

1. Bahwa Indonesia menyatakan sebagai negara kepulauan yang mempunyai corak tersendiri.
 2. Bahwa sejak dahulu kala kepulauan Nusantara ini sudah merupakan satu kesatuan.
 3. Ketentuan ordonansi 1939 tentang Ordonansi, dapat memecah belah keutuhan wilayah Indonesia dari deklarasi tersebut mengandung suatu tujuan:
 - a. Untuk mewujudkan bentuk wilayah Kesatuan Republik Indonesia yang utuh dan bulat.
 - b. Untuk menentukan batas-batas wilayah NKRI, sesuai dengan azas negara Kepulauan.
 - c. Untuk mengatur lalu lintas damai pelayaran yang lebih menjamin keamanan dan keselamatan NKRI
- b. UNCLOS

Kekayaan laut adalah sumber daya alam, tidak hanya dapat menjadi salah satu sumber kemakmuran dan kesejahteraan bagi rakyat, tetapi

juga dapat membantu dalam mewujudkan cita-cita bangsa. Indonesia merupakan Negara kepulauan, dengan demikian tentunya menjadikan Indonesia termasuk pada kategorinegara yang mempunyaikekayaan sumberdaya perairan yang cukuptinggi sertasumberdaya hayatiyang beranekaragam. Keanekaragaman tersebut meliputi sumber daya ikan dan jugasumber daya terumbu karang (Tarigan 2018).

UUD NRI 1945 dalam Pasal 25A menyebutkan bahwa Negara Indonesia merupakansebuah negara kepulauan yang memiliki ciri nusantara dengan wilayah, batas-batas sertahak-haknya ditetapkan dengan Undang-Undang. Dalam hukum internasional sebagaimana diatur dalam Pasal 46 United Nations Convention on the Law of the Sea(UNCLOS) 1982yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi United Nations Convention of theLaw of the Sea(UNCLOS 1982). Indonesia sebagai negara kepulauan mempunyaihak penuh atas kedaulatan (sovereignty) wilayah perairannyaseluas12 mil dan hak berdaulat (sovereignty right) terhadap perairan zona ekonomi eksklusif (ZEE), zona tambahan dan landas kontinen (Samiaji, 2015).

UNCLOS I dan UNCLOS II telah gagal menentukan lebar laut territorial setiap Negara. Namun PBB terus melanjutkan upaya kodifikasi dan dan konsepsi Negara kepulauan karena adanya berbagai kepentingan unifikasi hukum laut internasional, terutama dimulai sejak tahun 1973

yang merupakan awal kebangkitan kesadaran masyarakat internasional atas pentingnya mengatur dan menjaga lingkungan global termasuk lingkungan laut. Melalui proses panjang, dari tahun 1973-1982, akhirnya Konferensi ketiga (UNCLOS III) berhasil membentuk sebuah Konvensi yang sekarang dikenal sebagai Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea) yang ditandatangani oleh 119 Negara di Teluk Montego, Jamaika tanggal 10 Desember 1982 (Konvensi Hukum Laut 1982 yang telah diratifikasi oleh 160 Negara).

Ketika Konvensi Hukum Laut 1982 tersebut masih dalam proses perdebatan, Indonesia melangkah lebih maju dengan mengumumkan tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia selebar 200 mil, pada tanggal 21 Maret 1980, dan ternyata bersinergi dengan terbentuknya Konvensi tersebut. Sehingga sesuai dengan praktik Negara-negara dan telah diaturnya ZEE dalam Konvensi Hukum Laut 1982, maka Indonesia mengeluarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia yang mempunyai karakter sui generis itu. Hasil akhir dari berbagai perkembangan yang timbul dikemudian hari adalah dengan dikeluarkannya dua resolusi penting oleh Majelis Umum PBB pada tanggal 17 Desember 1970; yakni Deklarasi Prinsip-Prinsip yang mengatur Dasar Laut dan Dasar Samudera serta Tanah dibawahnya diluar Batas Yurisdiksi Nasional (*Declaration of Principles Governing the Seabed and Subsoil Thereof beyond the Limits of National Jurisdiction*) dan keputusan

untuk menyelenggarakan konferensi PBB Ketiga mengenai 6 Konvensi Hukum Laut 1982 sekarang sudah diratifikasi oleh lebih 160 Negara.

Konvensi PBB tentang hukum laut (UNCLOS 1982) melahirkan beberapa pokok pengaturan (rezim) hukum laut, yaitu perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial, zona tambahan, zona ekonomi eksklusif (ZEE), landas kontinen, laut lepas, dan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional. Wilayah laut pedalaman adalah wilayah laut di sisi daratan dari garis pangkal. Garis pangkal ini ialah garis yang digunakan sebagai pangkal pengukuran lebar wilayah laut teritorial (Sefriani, 2011; Istanto, 2010). Dalam konteks perjuangan diplomasi, pada dasarnya Indonesia sudah mulai pada Konferensi Hukum Laut yang diadakan oleh PBB dalam UNCLOS 1 (*United Nations Conference on the Law of Sea*), di Janeva pada tahun 1958 dan melakukan beberapa perundingan dengan negara tetangga untuk menentukan batas maritim Indonesia.

Pada perundingan bilateral Indonesia - Malaysia mengenai Selat Malaka, Laut Natuna dan Selat Malal yang berlangsung di Kuala Lumpur tanggal 17 Maret 1970 menghasilkan garis-garis batas wilayah baik daratan maupun laut, yang dikukuhkan dengan Undang-undang RI Nomor 2 tahun 1971. Setelah itu, tepatnya tanggal 25 Mei 1973 Indonesia mengadakan perjanjian dengan Singapura di Jakarta dengan hasil garis batas wilayah laut Indonesia dan laut wilayah Singapura di

Selat Singapura yang sempit (kurang 15 mil) adalah suatu garis yang terdiri atas garis lurus yang ditarik dari titik yang koordinatnya tercantum dalam perjanjian tersebut. Hasil perjanjian itu dikukuhkan dengan Undang-undang nomor 7 Tahun 1973.

Kemudian pada tanggal 21 Maret 1980 pemerintah Indonesia mengeluarkan pengumuman Zone Ekonomi Eksklusif (ZEE), yaitu wilayah laut sekitar 200 mil diukur dari garis pangkal. Segala sumber hayati maupun sumber alam lainnya yang berada di bawah permukaan laut, di dasar laut, dan di bawah laut dasar laut, menjadi hak eksklusif Negara RI. Segala kegiatan ekonomi, eksplorasi, serta penelitian di ZEE harus mendapat izin pemerintah Indonesia. Pengumuman tersebut bagi pemerintah RI menambah luas laut yang berada di bawah yurisdiksi Indonesia dengan lebih dari 2 kali luas wilayah laut berdasarkan Undang-undang Nomor 4 tahun 1960. Meskipun demikian, keberhasilan Indonesia untuk meyakinkan dunia internasional sebagai negara kepulauan tidaklah mudah, tetapi melalui proses panjang.

UNCLOS 1982 merupakan perkembangan paling penting dalam keseluruhan sejarah ketentuan hukum internasional berkenaan dengan lautan bebas. Sebagaimana diatur dalam UNCLOS 1982, Indonesia sebagai negara kepulauan merupakan satu kesatuan wilayah yurisdiksi yang berdaulat serta mempunyai hak dan wewenang penuh yang diakui dunia internasional, untuk mengatur, mengelola dan memanfaatkan kekayaan laut yang

dimilikinya bagi kepentingan seluruh rakyat Indonesia (Starke, 2014).

Sebagai negara kepulauan, Indonesia termasuk negara yang diuntungkan dengan keberadaan UNCLOS. Indonesia memperoleh tambahan wilayah yang signifikan dengan diakuinya hak negara kepulauan untuk menarik garis dasar lurus kepulauan menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar. Perairan yang semula laut bebas menjadi perairan kepulauan. Perairan laut Indonesia bertambah sekitar 2.7 juta km². Sebagai konsekuensi diperolehnya perairan kepulauan ini, Indonesia harus mampu menjaga kekayaan sumberdaya alam laut dan memanfaatkannya bagi kepentingan nasional seluruh rakyat Indonesia (Supandi, 2018).

BAB 4

SEKTOR STRATEGIS MARITIM INDONESIA

Pembangunan sektor kelautan dan perikanan di Indonesia relatif tertinggal dibanding dengan sektor lainnya. Keadaan ini sesungguhnya paradoks dengan negara kita yang disebut sebagai negara maritim. Secara fundamental keteringgalan ini disebabkan kebijakan pembangunan selama ini lebih berorientasi kepada pemanfaatan sumberdaya di daratan, sehingga sampai saat ini potensi sumberdaya kelautan dan perikanan yang dimanfaatkan masih relatif kecil. Akibatnya, masyarakat yang hidupnya banyak tergantung pada sumberdaya kelautan dan perikanan umumnya berada dalam kemiskinan. Cukup besar populasi masyarakat kita yang berada di wilayah pesisir, memiliki kualitas SDM yang relatif rendah, dan tingkat pendapatan yang rendah (Sitorus, 2015)

5.1 SDM dan IPTEK Maritim

Sumberdaya Manusia (SDM) merupakan salah satu komponen penting dalam pembangunan Perikanan dan Kelautan. Sumber daya manusia (SDM) adalah salah satu faktor yang sangat penting bahkan tidak dapat dilepaskan dari sebuah organisasi, baik institusi maupun perusahaan. Pada hakikatnya, SDM berupa manusia yang dipekerjakan di sebuah organisasi sebagai penggerak, pemikir dan perencana untuk mencapai tujuan organisasi itu. Kondisi sumberdaya manusia kelautan dan perikanan yang basis utamanya adalah masyarakat nelayan saat ini masih sangat membutuhkan penanganan yang serius. Dua keterbelakangan utama masyarakat yaitu lemahnya pengetahuan dan keterampilan serta lemahnya ekonomi dominan

terjadi pada masyarakat nelayan. Keduanya merupakan mata rantai yang harus dibenahi secara bersamaan, dan menggunakan berbagai pendekatan. Pada saat yang sama potensi sumberdaya alam perairan yang melimpah membutuhkan pengetahuan dan keterampilan yang handal untuk pengelolaan yang berdaya saing dan berkelanjutan (Renstra BPPP Medan 2020-2024).

Menurut Supandi (2018), penguasaan ilmu pengetahuan serta teknologi (Iptek) sebagai indikator kemajuan suatu bangsa. Tanpa teknologi, tidak mungkin bagi bangsa ini mampu memanfaatkan kekayaan yg begitu besar . Ada dua faktor paling mendasar yang diharapkan dalam membangun kemampuan sektor kelautan, yaitu asal Daya manusia teknologi. Pengalaman beberapa negara yg sukses membangun sektor kelautan, sebab bertumpu pada kedua faktor tersebut, SDM berkualitas serta pengembangan teknologi.

Berpijak di sejarah bangsa Indonesia yang pernah jaya di masa kerajaan Sriwijaya dan Majapahit menggambarkan bahwa masyarakat ini maju sebagai negara maritim, bukan negara agraris. Selama ini kebudayaan Indonesia diformat pada bingkai kebudayaan agraris. Cenderung terpaku di alam, kekuatan adikodrati, feodalistik, yang membagi masyarakat pada strata-strata kekuasaan. Padahal, budaya tadi sengaja dihembuskan kaum penjajah supaya makin dalam mencengkrum Bumi Khatulistiwa. warga Indonesia dibuat lupa atas

kekuatannya pada bidang maritim. Keterbukaan yg dimaksud artinya perilaku mau membuka diri terhadap perubahan zaman dan nilai-nilai lain. Mau menghargai kebudayaan bangsa lain yg acap kali melakukan adaptasi inovatif buat memperkuat budayanya. Sifat agraris warga Indonesia yg lebih banyak didominasi petani dapat diberdayakan dalam konteks ini. Pertanian dan industri dikembangkan secara modern. tidak hanya menghasilkan barang mentah, akan tetapi produksi sampai barang jadi dan berhasil didistribusikan ke seantero global melalui kemampuan bernegosiasi serta merambah pelosok negara lain melalui jalur perdagangan bahari.

SDM Bahari harus menjadi salah satu fokus yang penting dikembangkan. Nanti merekalah yang akan mengelola dan memanfaatkan potensi laut. Untuk SDM Bahari, kita ingin segera melakukan pendataan yang memadai berapa dan di mana saja potensi SDM tersebut berada. Melihat besarnya potensi lautnya, Indonesia mestinya mempunyai infrastruktur maritim yang kuat. Memang sekarang industri maritim Indonesia sudah berkecimpung menuju termin yg lebih maju, tidak hanya terfokus di perdagangan domestik, buat melakukan ekspansi armada nasional pada hal jumlah serta tetapi beranjak lebih menuju perdagangan internasional. Sayangnya, teknologi maritim, masih tertinggal. ahli Kelautan Universitas Hasanuddin, Prof Dr Jamaluddin Jompa dalam sebuah diskusi mengemukakan, Indonesia menjadi "Benua Maritim" sudah sepatutnya memasukkan sektor kelautan dalam planning Pembangunan Jangka Panjang

(RPJP).

Separuh lebih wilayah negeri ini merupakan laut, bangsa Indonesia seakan tidak menyadarinya. Faktor lain yg menjadi urgensi bahari Indonesia artinya, secara geologi keberadaannya memiliki efek signifikan terhadap iklim dunia. beserta Filipina dan Malaysia, bahari Indonesia turut memilih terjadinya iklim global. berdasarkan Jamaluddin, keunggulan laut Indonesia seharusnya mampu menyejahterakan warga. Indonesia tertinggal. Melihat laut dalam saja, baru beberapa tahun ini Indonesia belum mampu dilakukan. penguasaan teknologi dan sains masih sangat tertinggal. buat membangkitkan sektor kelautan dan perikanan tadi, Indonesia harus memiliki basis sains serta teknologi yang canggih.

Supandi (2018) mengemukakan bahwa teknologi yang bisa digunakan, yakni produksi benih unggul, teknologi alat tangkap, teknologi kotak pendingin, teknologi penunjang energi, dan instalasi pengolahan air. Begitu pula pada bagian proses, teknologi tepat guna digunakan untuk pemisahan daging, tulang ikan, dan pengasapan ikan. Pada pengemasan pun bisa menggunakan mesin pengemas atau *vacuum frying*. Selangkah demi selangkah pemerintah dan swasta mulai mendayagunakan kemajuan sains dan teknologi lewat penggunaan teknologi informasi kelautan. Kendati pemanfaatan teknologi itu bermula dari kenyataan minimnya pengawasan terhadap teritorial laut Indonesia hingga mengharuskan pemakaian teknologi informasi (TI) kelautan. Hingga

pemerintahan Jokowi saat ini, solusi teknologi juga urung dikembangkan. Pusat unggulan yang dijalankan itu mampu menghasilkan nilai tambah produk setiap daerah sehingga bisa menjadikannya sebagai bahan yang bernilai guna lebih tinggi dibanding produk awal.

a. Penguasaan Teknologi Kapal

Berkaca pada sejarah, Indonesia dikenal dunia sebagai bangsa maritim yang memiliki peradaban maju. Bahkan, negeri ini pernah mengalami masa keemasan sejak awal masehi dengan menguasai teknologi pembuatan kapal, dimulai munculnya kapal bercadik, berlayar mengelilingi dunia dan menjadi bangsa yang disegani. Didukung kemampuan membuat alat navigasi, bangsa Indonesia mampu berlayar ke utara, memotong lautan Hindia-Madagaskar, dan berlanjut ke timur hingga Pulau Paskah. Memasuki masa kerajaan Sriwijaya, Majapahit hingga Demak, Nusantara menjelma menjadi negara maritim yang kuat. Bahkan, Sriwijaya (683-1030 M) telah mendasarkan kerajaannya pada penguasaan alur pelayaran, jalur perdagangan, serta menguasai wilayah-wilayah strategis sebagai pangkalan kekuatan laut, dengan industri perkapalan yang sangat maju pada zamannya.

b. Bukti Arkeologis

Bukti-bukti arkeologis dasar pembuatan kapal laut banyak ditemukan di berbagai wilayah Nusantara, berupa papan-papan kayu yang merupakan bagian dari sebuah perahu dan daun kemudi, yang ukurannya cukup besar. Situs Samirejo secara administratif terletak di Desa Samirejo, Kecamatan Mariana, Kabupaten Musi Banyuasin (Sumatera Selatan). Situs ini berada di suatu tempat lahan gambut. Sebagian besar arealnya merupakan rawa-rawa. Beberapa batang sungai yang berasal dari daerah rawa bermuara di Sungai Musi. Dari lahan rawa basah ini pada Agustus 1987 ditemukan sisa-sisa perahu kayu. Sisa perahu yang ditemukan terdiri dari sembilan bilah papan dan sebuah kemudi. Dari sembilan bilah papan tersebut, dua bilah di antaranya berasal dari sebuah perahu, dan tujuh bilah lainnya berasal dari perahu lain.

Sisa perahu yang ditemukan dibangun secara tradisional di daerah Asia Tenggara dengan teknik yang disebut "papan ikat dan kupingan pengikat" (sewn-plank and lashed-lug technique), dan diperkuat dengan pasak kayu atau bambu. Papan kayu yang terpanjang berukuran 9,95 meter dan terpendek 4,02 meter; lebar 0,23 meter; dan tebal sekitar 3,5 cm. Pada jarak-jarak tertentu (sekitar 0,5 meter), di bilah-bilah papan kayu terdapat bagian yang menonjol berdenah empat persegi

panjang, disebut tambuko. Di bagian itu terdapat lubang yang bergaris tengah sekitar 1 cm. Lubang-lubang itu tembus ke bagian sisi papan. Tambuko disediakan untuk memasukkan tali pengikat ke gading- gading. Papan kayu setebal 3,5 cm kemudian dihubungkan bagian lunas perahu dengan cara mengikatnya satu sama lain. Tali ijuk (arenga pinnata) mengikat bilah-bilah papan yang dilubangi hingga tersusun seperti bentuk perahu. Selanjutnya, dihubungkan dengan bagian lunas perahu hingga menjadi dinding lambung. Sebagai penguat ikatan, pada jarak tertentu (sekitar 18cm) dari tepian papan dibuat pasak- pasak dari kayu atau bambu.

Dari hasil rekonstruksi dapat diketahui bahwa perahu yang ditemukan di desa Sambirejo berukuran panjang 20- 22 meter. Berdasarkan analisis laboratorium terhadap Karbon (C-14) dari sisa perahu Samirejo adalah 1350+ 50 BP, atau sekitar 610-775 Masehi. Adapun, kemudi perahu yang ditemukan mempunyai ukuran panjang 6 meter. Bagian bilah kemudinya berukuran lebar 50 cm. Kemudi ini dibuat dari sepotong kayu, kecuali bagian bilahnya ditambah kayu lain untuk memperlebar. Di bagian atas dari sumbu tangkai kemudi terdapat lubang segi empat untuk memasukkan palang. Di bagian tengah kemudi terdapat dua buah lubang yang ukurannya Bentuk kemudi semacam ini banyak ditemukan pada perahu- perahu lebih kecil

untuk memasukkan tali pengikat kemudi pada kedudukannya. besar yang berlayar di perairan Nusantara, misalnya perahu pinisi.

c. Teknik Rancang Perahu

Di luar temuan benda-benda prasejarah, hanya sedikit data arkeologi yang berhasil mengungkapkan tentang rancang perahu. Salah satu data arkeologi yang sedikit mengungkapkan teknologi pembangunan perahu adalah dari lukisan goa. Di situ terlihat bagaimana bentuk perahu pada masa prasejarah. Bentuk perahu pada masa itu dapat dikatakan masih sangat sederhana. Sebatang pohon yang mempunyai garis tengah batang cukup besar mereka tebang. Kemudian bagian tengahnya dikeruk menggunakan alat sederhana, seperti beliang dari batu. Nampaknya mudah, tetapi dalam tebalnya. Tidak boleh terlampau tebal atau terlampau tipis. Jika terlalu kenyataannya cukup sulit. Dinding perahu harus dapat diperkirakan tipis, badan perahu mudah pecah apabila terantuk karang atau kandas di pantai yang keras.

Sejumlah pakar telah merumuskan teknologi tradisi pembangunan perahu berdasarkan wilayah budayanya, yaitu wilayah budaya Asia Tenggara dan wilayah budaya China (Manguin 1987: 47-48). Perahu yang dibuat dengan teknologi tradisi Asia Tenggara mempunyai ciri-ciri khas, antara lain badan

(lambung) perahu berbentuk seperti huruf V, sehingga bagian lunasnya berlinggi. Sementara untuk haluan dan buritan lazimnya berbentuk simetris. Tidak ada sekat-sekat kedap air di bagian lambungnya. Dalam proses produksi sama sekali tidak menggunakan paku besi, serta kemudi berganda di bagian kiri dan kanan buritan. Teknik yang paling mengagumkan untuk masa kini, adalah cara mereka menyambung papan. Mereka tidak menggunakan paku besi, tetapi mengikatnya memakai tali ijuk.

d. Kapal Nasional

Kapal sebagai sarana transportasi angkutan penumpang, pertambangan, perikanan, pariwisata, dan alat utama sistem pertahanan (alutsista), merupakan komoditi yang sangat vital bagi Indonesia. Teknologi pembuatan kapal dikategorikan sebagai bagian dari infrastruktur pembangunan nasional yang sangat penting untuk ditumbuhkembangkan. Apalagi industri perkapalan mulai memasuki zaman keemasan. Tingginya permintaan dari pasar lokal maupun global, membuat kinerja industri perkapalan nasional menunjukkan peningkatan. Bahkan menurut para analisis permintaan akan kapal akan terus meningkat kedepannya.

Sementara penguasaan teknologi galangan kapal nasional dalam beberapa tahun belakangan menunjukkan

perkembangan yang cukup membanggakan. Sebagai acuan, berdasarkan World Shipbuilding Statistics, edisi Juni 2007, menempatkan Indonesia sebagai salah satu negara pembangun kapal dari 22 negara jajaran dunia. Walau masih dalam urutan ke-21 dari 22 negara, prestasi ini dapat dijadikan momentum untuk terus memperkuat industri galangan kapal nasional yang hampir tanpa bantuan sama sekali dari pemerintah sejak diberlakukannya Inpres 5/2005. Industri pelayaran nasional kini diincar beberapa perusahaan galangan asing yang mengalami full book (kelebihan order). Sejak diberlakukannya peraturan baru keamanan pelayaran, safety of life at sea (SOLAS), pangsa pasar kapal dunia menjadi kian besar.

e. Teknologi Pertahanan

Salah satu yang tidak boleh dilupakan dalam membangun teknologi pertahanan maritim adalah syarat yang diajukan Indonesia terkait alih teknologi kepada negara mitranya dalam pembelian alutsista, menjadi kebijakan strategis. Hal ini difokuskan agar negeri ini ke depan bisa lebih mandiri dalam pengadaan alat pertahanan. Indonesia tidak ingin hanya menjadi negara yang mengikuti perkembangan teknologi pertahanan negara asing yang menyuplai produknya ke Tanah Air. Namun, komitmen untuk dapat mandiri dalam industri pertahanan tidak boleh hanya berupa

komitmen politik sesaat. Diperlukan komitmen kuat, kerja keras, konsistensi, empati, dan kecerdasan semua pihak.

Untuk urusan alih teknologi, Indonesia harus benar-benar cermat, agar teknologi yang ditransfer dalam setiap kerja sama sektor industri termasuk pertahanan, sesuai dengan perkembangan zaman. Termasuk dalam pembuatan kapal selam dan kapal perang, yang saat ini tengah dijalankan dengan Korea Selatan. Jika teknologi yang ditransfer ketinggalan zaman, maka Indonesia akan terus ketinggalan dan tetap menjadi pengekor negara-negara penyuplai produk. Di sini diperlukan kebijakan yang kuat untuk menguasai teknologi pertahanan. Patut diingat, bangsa yang kuat adalah bangsa yang memiliki sistem pertahanan dan keamanan yang baik (Supandi, 2018).

Teknologi pertahanan yang dikembangkan perlu memperhatikan standar-standar yang telah ditetapkan oleh berbagai pihak, antara lain, perusahaan pengguna, organisasi yang, menetapkan standar dan Pemerintah. Standardisasi memaksimalkan aspek-aspek:

- 1) *Compatibility* (Kompatibilitas)
- 2) *Interoperability* (Interoperabilitas)
- 3) *Safety and Security* (Keselamatan dan keamanan)
- 4) *Repeatability* (Pengulangan)

5) *Quality* (kualitas)

Pembangunan alutsista dengan meningkatkan kompetensi industri strategis nasional yang mumpuni dalam bentuk standardisasi akan berdampak pada penguatan ketahanan nasional. Hal itu tercermin pada beberapa negara maju yang telah memproduksi Alpalhankam hingga menopang ekspor dan sektor perekonomiannya. Kemandirian industri pertahanan dalam negeri diharapkan selanjutnya akan berdampak terhadap ekonomi. Dengan pengertian, kemandirian industri pertahanan akan membangkitkan industri- industri pendukung. Di sisi lain industri pertahanan dalam negeri dapat ikut terlibat dalam pasar internasional untuk bersaing menghasilkan produk-produk unggulan.

5.2. Tata Kelola Laut

Kerusakan bahari pada Indonesia cukup tinggi. Ekosistem mangrove ialah taraf kerusakan yang paling parah sebanyak 57,6% dari holistik luas 30,58% dan padang lamun sebesar 10%. Kerusakan itu galat satunya 9,2 juta hektare. Selanjutnya, terumbu karang mengalami kerusakan dampak tekanan dari aktivitas pada darat, seperti pembuangan sampah rumah tangga serta limbah industri melalui sungai atau pribadi ke laut. dalam mengurangi kerusakan tersebut, diharapkan rapikan kelola pesisir dan bahari secara terpadu yang mencakup dua aspek, yakni elemen tata kelola

pembangunan pesisir serta kelautan, dan aspek pembangunan berkelanjutan.

Tata ruang laut Indonesia menganut Undang-Undang No. 27/2007 yang istilahnya bukan tata ruang, tapi disebut rencana zonasi. Rencana zonasi itu sama dengan di darat mengatur alokasi ruang laut untuk berbagai kebutuhan sektor laut. Melihat luas laut yang besar, bisa dibayangkan jika tidak ada pengaturan akan terjadi dominasi sektor-sektor tertentu. Selain itu, ada pemanfaatan ruang yang tidak sinergi, misalnya di darat ada pabrik, dan di laut ada budidaya. Ini akan berpengaruh buruk bagi budidaya ikan. Sehingga, regulasi tentang tata kelola laut mutlak diperlukan agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan dan peraturan perundangan dari masing-masing Kementerian/Lembaga.

5.3. Sistem Transportasi Laut dan Logistik Nasional

Sistem transportasi adalah roda utama dalam pembangunan nasional. Penduduk Indonesia tersebar di sejumlah pulau. Ini menjadi tantangan sekaligus masalah, jika tidak ada upaya nyata dari pemerintah. Keunggulan dan kekuatan Indonesia sebagai bangsa bahari tercermin dari kemajuan ekonomi dan iptek. Salah satu sub-sektor utama di bidang kemaritiman adalah transportasi laut.

Menurut Supandi (2018), pembangunan, pembenahan infrastruktur transportasi laut amat penting bagi agar terwujudnya jaringan transportasi laut yang unggul. Sehingga potensi ekonomi di wilayah kepulauan dapat didapat secara optimal. Pemerintah perlu melakukan strategi untuk

membangun infrastruktur transportasi laut. Langkah pembangunan infrastruktur perlu mendapat dukungan dari seluruh *stakeholders*, mulai dari pemerintah pusat, pemerintah daerah, swasta sampai dengan masyarakat. Diharapkan melalui cara ini akan terwujud infrastruktur transportasi, yang menghasilkan perekonomian di wilayah laut cepat berkembang sehingga mengatasi pengangguran dan kemiskinan.

Pembangunan dan pengembangan transportasi bertujuan untuk mewujudkan perhubungan laut sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya, pertahanan keamanan. Tentu saja merupakan sarana untuk memperkokoh persatuan dan kesatuan, serta sebagai penyedia lapangan kerja dan penghasil devisa negara. Infrastruktur transportasi memiliki peran besar dalam perkembangan perekonomian bangsa Indonesia. Perhubungan laut berperan dalam memperlancar perpindahan barang dan jasa dari satu pulau ke pulau lain, mempercepat transaksi perdagangan dan proses ekspor- impor barang. Berdasarkan data yang ada, 80 persen lebih proses perpindahan barang dan jasa antar pulau menggunakan jasa perhubungan laut. Sehingga pendayagunaan potensi ekonomi di wilayah kepulauan dapat dimanfaatkan secara optimal.

a. Manajemen Pelabuhan

Pelabuhan sebagai pintu masuk atau pintu keluar barang dari atau ke negara atau daerah tersebut. Dalam hal

ini pelabuhan memegang peranan penting bagi perekonomian negara atau suatu daerah. suatu negara, maka fungsi pelabuhan semakin penting bagi industri tersebut. dan organisasi serta pengelolaan pelabuhan. Sebagai salah satu prasarana transportasi, pelabuhan memiliki peran strategis untuk mendukung sistem transportasi karena menjadi titik simpul hubungan antar daerah/negara. Pemerintah harus segera meningkatkan pengelolaan pelabuhan. Negara lain sudah ekspansi membangun pelabuhan internasional hub port, Indonesia malah masih berjibaku dalam perebutan hak pengelolaan pelabuhan.

b. *International Hub Port*

Pasca implementasi Undang-Undang No 17/2008, tentang Pelayaran, kini terbuka persaingan dalam memberikan pelayanan jasa kepelabuhanan. Rencana pembangunan pelabuhan hub port pun mencuat. Hal ini menjadi pertanyaan besar, mampukah Pelindo, sebagai operator pelabuhan Indonesia bersaing dengan pelabuhan negara lain. Wacana membangun International Hub Port atau Hub Transshipment Port (IHP) di Indonesia telah berkembang cukup lama, semoga segera dapat terealisasi.

c. *Pelayaran Nasional*

Pelayaran nasional harus diarahkan kepada pembangunan dan penyediaan armada yang sesuai dan mencukupi serta

mengusahakan agar dapat menguasai muatan semaksimal mungkin. Perkembangan armada pelayaran nasional, sangat perlu mendapatkan perhatian. Beragam jenis permasalahan, hampir belum ada solusi. Indonesia yang menjadi negara kepulauan, hampir tak patut, bila melihat kondisi pelayaran nasional saat ini. Puluhan tahun nenek moyang kita menggunakan laut sebagai sarana perniagaan dan sumber penghidupan. Berbagai daerah bangsa di wilayah Nusantara, pada saat itu telah memanfaatkan keberadaan laut dengan teknologi yang sangat sederhana. Berdasarkan pada kapasitas armada nasional yang ada, dimana lautnya seluas 75 persen dari luas keseluruhan wilayah, Indonesia belum menunjukkan sebagai negara maritim. Ditingkat ASEAN saja, kekuatan armada pelayaran nasional menempati urutan di bawah Malaysia dan Filipina.

5.4 **Infrastruktur Maritim**

Infrastruktur masih menjadi masalah yang dihadapi masyarakat dan pebisnis berbagai sektor, terutama maritim. Infrastruktur yang dibangun pemerintah belum mampu mengimbangi pertumbuhan ekonomi. Melalui pembangunan infrastruktur maritim, wilayah-wilayah di Nusantara akan terhubung. Tanpa faktor ini, industri di kawasan pantai dan lepas pantai akan sulit berkembang. Infrastruktur maritim juga penting bagi *sustainability* kota-kota di sepanjang garis pantai.

Untuk menjadi poros maritim dunia, maka infrastruktur maritim seperti sarana prasarana pelabuhan, kapal pengangkut penumpang, alat navigasi pelayaran, juga harus dibangun. Pembaharuan infrastruktur pelabuhan perlu dilakukan sebagai usaha untuk mengakomodir dan menyediakan sistem dan pelayanan kepelabuhan internasional, sehingga Indonesia bisa mengambil keuntungan ekonomi dalam distribusi logistik internasional. Saat ini sekitar 90 % perdagangan domestik maupun internasional menggunakan jalur transportasi laut, oleh karena itu pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting untuk penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan ekonomi nasional

Selama ini, selain tingginya biaya ekonomi, kurangnya fasilitas prasarana bongkar muat di pelabuhan, masih menjadi kendala sehingga menyebabkan turunnya minat penggunaan transportasi laut. Dari aspek logistik untuk angkutan laut, dapat dilihat juga kurangnya efisiensi pengangkutan barang terutama untuk angkutan laut ke Indonesia bagian timur. Angkutan logistik laut dari Jawa ke Papua selalu terisi penuh, namun kapal kembali dalam keadaan kosong ataupun muatan yang tidak penuh. Tidak efisiennya konektivitas barang tersebut menyebabkan disparitas harga kebutuhan pokok antara Jawa dan Indonesia Timur, khususnya Papua sangat tinggi.

Peningkatan pembangunan pelabuhan perikanan dalam kaitannya untuk peningkatan ekonomi akan mendorong masyarakat memanfaatkan sumberdaya perikanan secara maksimal dan tidak terkendali, oleh karena itu perlu dilakukan sejumlah kegiatan sandingan yang seiring dan harus dilakukan antara lain: (a) optimalisasi pemanfaatan Sumber Daya Ikan (SDI) di WPP yang masih “underfishing” dengan pengembangan infrastruktur di wilayah tersebut; (b) peningkatan kesadaran seluruh pihak-pihak yang berkepentingan dalam menerapkan prinsip kehati-hatian dalam pengelolaan dan pemanfaatan SDI; (c) penyempurnaan seluruh peraturan yang berlaku dan peningkatan pengawasannya; (d) sinergi pengelolaan SDI antara pusat dan daerah, termasukantisipasi dalam meredam konflik antar nelayan yang mungkin timbul; serta (e) restrukturisasi armada kapal perikanan nasional, sehingga mampu memanfaatkan SDI di laut lepas melalui rasionalisasi, nasionalisasi dan modernisasi.

5.5 Industri dan Jasa Maritim

Pembangunan sektor kelautan harus dilaksanakan dalam ruang lingkup pengembangan NKRI. Salah satunya dengan pemerataan pembangunan industri dan jasa maritim,. Membangun industri dan jasa maritim yang kuat sangatlah diperlukann pada kenyataannya industri maritim belum optimal. Jasa kelautan merupakan salah satu sektor yang berpotensi menjadi sumber

penerimaan devisa negara melalui beberapa kegiatan yang bersifat menunjang dan memperlancar kegiatan pengangkutan yang meliputi jasa pelayanan pelabuhan, jasa pelayanan keselamatan pelayaran, dan kegiatan yang memanfaatkan kelautan sebagai jasa (perdagangan, pendidikan, pelatihan, penelitian, arkeologi laut dan benda muatan kapal tenggelam, jasa pengelolaan kabel dan pipa di dasar laut) dan jasa lingkungan (keanekaragaman hayati, penyerapan karbon, pengolahan limbah, keindahan alam, dan udara bersih).

Saat ini Indonesia ditempatkan sebagai pasar banyak negara menjual hasil produksi mereka. Kedepan industri kelautan bagi Indonesia akan kian bermakna strategis, seiring dengan pergeseran pusat ekonomi dunia dari bagian Atlantik ke Asia-Pasifik. Saat ini perdagangan dunia yang sebanyak 70 persen berlangsung di kawasan Asia-Pasifik.

a. Penghambat Industri Maritim

Faktor yang menghambat pembangunan industri maritim nasional terutama sistem finansial. Selain masalah finansial masalah yang juga muncul di sektor maritim dan kelautan adalah masalah lingkungan, keamanan dan politik. Sebagai negara yang berada pada perlintasan dua benua dan dua samudera, Indonesia termasuk negara yang rawan dari sisi keamanan laut, baik keamanan laut yang bersifat lokal, nasional, maupun internasional

Potensi maritim dan kelautan yang begitu besar seharusnya dimanfaatkan untuk menyejahterakan masyarakat. Namun, kenyataannya potensi itu belum dimanfaatkan dengan optimal. Hal itu berkontribusi pada angka kemiskinan yang masih tinggi. Sebagian diantaranya adalah nelayan dan masyarakat pesisir terkait yang tergolong kelompok paling miskin. Eksploitasi dan kegiatan ilegal terhadap sumberdaya laut tanpa memperhatikan keberlanjutan memperburuk tingkat kesejahteraan dan kehidupan nelayan, khususnya nelayan kecil dan nelayan tradisional. Pencurian ikan yang dilakukan oleh nelayan asing, misalnya, di samping mengurangi pendapatan nelayan, juga merugikan negara. Pencemaran laut dan kerusakan mangrove dan terumbu karang juga menambah masalah di sektor kelautan

b. Industri Perkapalan

Industri perkapalan atau galangan kapal merupakan salah satu industri masa depan yang penting dan strategis untuk ditumbuhkembangkan, karena industri ini bisa memacu sektor-sektor maritim lainnya untuk menciptakan pertumbuhan dan pusat-pusat perekonomian baru. Indonesia merupakan negara perairan yang luas, membutuhkan sarana transportasi kapal yang dapat menjangkau pulau-pulau yang jumlahnya

mencapai lebih dari 17.504. Indonesia sebagai negara kepulauan, sudah seharusnya mengembangkan industri perkapalan nasional. Saat ini pemerintah dengan adanya Inpres No 5/2005 yang intinya bahwa seluruh angkutan laut dalam negeri harus diangkut kapal berbendera Indonesia. Tetapi, permintaan tersebut belum diimbangi dengan kemampuan memproduksi kapal.

Karakteristik industri perkapalan yang padat karya, padat modal dan padat teknologi, memerlukan penanganan dan perhatian yang serius dari pemerintah agar mampu berkembang dan memiliki daya saing. Bagi Indonesia, sektor maritim bukan hanya berfungsi untuk meningkatkan aktivitas ekonomi, tetapi lebih dari itu, sebagai simbol kekuatan dan kedaulatan negara. Sektor ini mempunyai peran penting untuk menyatukan wilayah yang tersebar di Indonesia. Oleh sebab itu, industri galangan kapal sebagai manifestasi dari cita-cita tersebut mempunyai tugas dan tanggung jawab yang sangat besar agar kepentingan negara dalam rangka mewujudkan konektivitas antar wilayah melalui penguatan sarana transportasi laut dapat terwujud.

c. **Industri Perikanan dan Bioteknologi**

Industri perikanan dan bioteknologi diperkirakan memiliki nilai ekonomi sebesar 82 miliar dolar AS per tahun. Namun belum

optimalnya mengerjakan sub sektor ini (berdasarkan kajian PKSPL IPB; 2006), Indonesia diperkirakan kehilangan potensi pendapatan dari produk-produk bioteknologi maritim sekitar 1 miliar dolar AS per tahun. Hal ini diakibatkan lemahnya aplikasi bioteknologi maritim serta jaranganya pengusaha yang berminat disektor ini. Data menunjukkan inventarisasi Divisi Bioteknologi Kelautan PKSPL IPB, terdapat 35.000 biota laut, sehingga Indonesia mempunyai potensi pendapatan miliaran dolar per tahun dari produk-produk bioteknologi ini.

5.6 Sistem Pertahanan dan Keamanan Maritim

Indonesia sudah pantas untuk memiliki sistem pertahanan dan keamanan laut berkelas dunia (world class navy). Apalagi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Di sini keberadaan Maritime Power (kekuatan maritim) sangat dibutuhkan. Maritime power sebagai kekuatan yang berada di permukaan laut, dasar, dan di atas laut, sebagai media dalam memproyeksikan kekuatannya ke darat. Kekuatan maritim memiliki cakupan sangat luas, melibatkan integrasi operasi laut, udara dan darat, dalam struktur operasi gabungan sipil/militer. Sejarah di masa lalu sudah membuktikan bahwa kejayaan di era kerajaan-kerajaan terbangun karena kemampuannya mengintegrasikan wilayah Nusantara sebagai satu kesatuan IPOLEKSOSBUDHANKAM di bidang Ideologi, politik, ekonomi, budaya, serta pertahanan

dan keamanan dengan memanfaatkan potensi kelautan. Ini yang menjadikan Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit disegani.

Guna menopang kekuatan maritim Indonesia, menurut Supandi (2018), ada lima pilar yang diperlukan :

Pertama adalah wawasan maritim. Hal ini dilakukan dengan menumbuhkan kembali kesadaran geografis, memberikan pengertian bahwa Indonesia adalah bangsa yang menempati kepulauan, memiliki sumber daya alam (SDA) yang kaya, tidak hanya di darat, tetapi juga laut, dengan sistem nilai budaya bahari yang terbuka dan egaliter. Upaya ini bisa dilakukan secara cepat, antara lain dengan melakukan penyempurnaan kurikulum pendidikan nasional, pelatihan bagi aparatur, dan sosialisasi melalui multimedia, tentang wawasan maritim. Sosialisasi melalui multimedia diharapkan dapat memenuhi tuntutan global terhadap sarana pembelajaran dan pemahaman yang lebih mengena dan interaktif. Sementara penyempurnaan kurikulum pendidikan nasional dilakukan dengan penambahan materi- materi yang berorientasi pada pengetahuan dan pemahaman terhadap laut dan perikanan Nusantara. Selain itu, langkah taktis melalui sosialisasi tentang wawasan lingkungan hidup dan sistem nilai kosmopolitan serta proses kelembagaan masyarakat maritim yang self regulating juga akan sangat membantu. Kedua adalah penegakan kedaulatan nyata di laut. Pilar ini dapat dibangun dengan sistem pertahanan (defense), keamanan

(constabulary), dan pengendalian (civilian monitoring, control, and surveillance), beserta penegakan (enforcement) yang utuh dan berkesinambungan. Aspek-aspek yang dikembangkan meliputi kejelasan fungsi, integrasi, kecukupan perangkat (keras, lunak, sumber daya manusia/SDM), dan sistem serta prosedur yang memadai. Ketiga, pembangunan industri maritim dengan memberikan kontribusi atas keberadaan negara maritim yang modern dengan mengikuti perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Perkembangan iptek tersebut terapkan melalui penelitian, pengembangan, dan penerapan iptek dalam bidang industri maritim. Kepentingan riset dan pengembangan Iptek dapat diselaraskan dengan UU No 18/2002 tentang Sistem Nasional Penelitian, Pengembangan, dan Penerapan Iptek dan juga UU Perikanan. Keempat, sektor industri pelayaran. Melalui Indonesia bisa menjadi tuan rumah sendiri dan kelima sektor Industri Pariwisata bahari, atas dukungan potensi alam maka Indonesia berpeluang menjadi tujuan wisata bahari.

Pertahanan dan keamanan maritim sebagai langkah-langkah yang diambil oleh pemilik, operator, administrator kapal, fasilitas pelabuhan, instalasi lepas pantai, serta organisasi kelautan untuk melindungi wilayah laut dari pembajakan, sabotase, penyitaan, pencurian, dan gangguan lainnya. Kekuatan pertahanan maritim tersebut termasuk untuk menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim, menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim di wilayah yurisdiksi nasional, serta

memelihara situasi damai di wilayah Samudra Hindia dan Pasifik. Postur pertahanan maritim diperlukan untuk menghadapi segala ancaman, termasuk menjaga kedaulatan dan kekayaan alam, menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim di wilayah yurisdiksi nasional; serta memelihara situasi damai di wilayah maritim Indonesia. Sistem keamanan maritim harus selalu ditingkatkan mengingat adanya berbagai ancaman terhadap wilayah maritim Indonesia. Adapun Ancaman keamanan maritim yang disebut itu adalah (1) pembajakan, (2) perampokan bersenjata, (3) lingkungan kelautan, (4) penangkapan ikan yang ilegal, (5) penyeludupan barang, manusia, senjata dan *drug trafficking*.

5.7. Pariwisata Bahari

Wisata Bahari adalah kegiatan wisata alam yang berlangsung di wilayah pesisir dan/atau laut yang meliputi wisata pantai, wisata bentang Laut, dan wisata bawah Laut. Indonesia dikenal dunia memiliki pantai yang indah dengan karakter yang beraneka ragam. Sehingga banyak wisatawan berkunjung terpikat oleh keindahan negeri ini. Alam bawah laut Indonesia tak kalah menakjubkan. Dihuni lebih dari 28 ribu spesies flora, 350 spesies fauna, 110 ribu spesies mikroba dan 600 spesies terumbu karang dari 400 genera, para penyelam menyebut 70 persen kekayaan biota laut dunia ada di Indonesia.

Dengan potensi alam yang luar biasa, sepatutnya Indonesia lebih maju meninggalkan negara-negara lain. Negara bisa makmur dengan

mengembangkan wisata bahari. Namun, saat ini, jauh panggang dari api. Jumlah penduduk miskin masih tinggi, bahkan tak berkurang selama 20 tahun terakhir. Alih-alih berkurang, justru jumlah penduduk miskin meningkat di tengah kekayaan alam yang berlimpah. Kekayaan dan pesona laut yang luar biasa seharusnya menjadi modal kuat pengembangan wisata bahari. Apalagi wisata ini memiliki keunikan tersendiri. sektor wisata yang lain membutuhkan modal besar untuk pembangunan, maka dalam wisata bahari daya tarik utama justru pesona alam yang asli. Investor tidak perlu mengeluarkan modal besar dalam membangun objek wisata. Daya tarik wisatanya sudah tersedia berupa pesona alam (Supandi, 2018).

Pariwisata bahari, merupakan bagian dari ekonomi kelautan (*marine economy*) yang merupakan kegiatan ekonomi yang dilakukan di wilayah pesisir dan lautan serta di darat yang menggunakan sumber daya alam dan jasa-jasa lingkungan kelautan untuk menghasilkan barang dan jasa. Pengembangan pariwisata bahari mempunyai dampak positif untuk tumbuh-bangkitnya jiwa dan budaya bahari yang dapat memberikan efek berganda dalam mendorong terwujudnya negara maritim yang Tangguh. Budaya bahari memiliki peran penting dalam membangun bangsa yang berorientasi kelautan. Dengan budaya bahari, masyarakat Indonesia akan belajar keuletan, kerja keras, berjiwa pengusaha, gotong royong, menghargai perbedaan, dan cinta akan lingkungan. Budaya bahari yang kuat akan menjadikan laut

sebagai ruang hidup dan ruang juang, tempat belajar, berkarya, bekerja, berolah raga, dan berekreasi, serta mendidik masyarakat.

Tentu dibutuhkan dukungan pemerintah daerah untuk membangun infrastruktur dan akses dari dan ke pelabuhan agar mudah dicapai. Serta tak kalah penting, peran dari komunitas dan masyarakat lokal untuk dilibatkan sebagai mitra untuk menyambut wisatawan. Sinergi berbagai pemangku kepentingan pariwisata juga harus tercipta agar dapat bersama-sama menumbuhkan pariwisata yang kreatif demi kemajuan bersama. Pengembangan pariwisata bahari, harus berkelanjutan dengan memperhatikan kepentingan masyarakat lokal, kearifan tradisional, kawasan konservasi perairan, dan kelestarian lingkungan. Manfaat pariwisata bahari, juga bertujuan untuk pengelolaan sumber daya kelautan untuk pariwisata bahari secara berkelanjutan bagi masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil.

5.8. Pengelolaan Migas dan Mineral serta *Ocean Energy*

Menurut Supandi (2008), Indonesia merupakan negeri yang kaya dengan migas dan mineral. Salah satu sumber yang belum dimanfaatkan adalah di bawah laut. Banyak potensi alam yang belum dimanfaatkan secara optimal terutama dalam mengelola sumber daya mineral. Dalam praktiknya pembangunan kelautan di bidang ini, bukan sektor tunggal melainkan multi sektor dan multi fungsi, sehingga dalam pemanfaatan

diperlukan sinergi antar pengelola sumber kekayaan alam (SKA) di laut dan koordinasi lintas sektoral yang terkait serta kompeten di bidang kelautan. Dari aspek geopolitik dan geostrategis, pengelolaan kelautan ini sangat pantas jika dijadikan tumpuan dalam sektor pembangunan ekonomi nasional, mengingat ditemukannya potensi baru mineral hydrothermal di dasar laut. Indikasi adanya dasar laut dalam. Pembentukan sumber daya mineral hidrotermal ini hydrothermal deposit di perairan Indonesia ditemukan di perairan Sulawesi Utara, Selat Sunda dan perairan Wetar (gunung api bawah laut Komba, Abang Komba, dan Ibu Komba). Para pakar geologi kelautan meyakini bahwa lubang hidrotermal ini sarat dengan larutan mineral yang selanjutnya mengawali proses mineralisasi pada suatu cebakan mineral dasar laut, terutama mineral oksida emas.

5.9. Pengelolaan Sumber Daya Manusia

Sekitar 60% penduduk Indonesia bermukim di wilayah pesisir, sehingga pusat kegiatan perekonomian, seperti perdagangan, perikanan tangkap, perikanan budidaya, pertambangan, transportasi laut, dan wisata bahari dilakukan di daerah pesisir. Penduduk yang menyebar di pulau-pulau merupakan aset yang strategis untuk peningkatan aktivitas ekonomi antarpulau, sekaligus modal dasar pertahanan dan keamanan negara. Namun sampai saat ini SDM yang berkecimpung di bidang kelautan, baik secara kuantitas maupun kualitas, masih sangat kurang.

Peningkatan kuantitas dan kualitas SDM secara formal dilakukan melalui pendidikan, baik jenjang SLTA maupun perguruan tinggi dan informal melalui penyuluhan dan pelatihan. Tahun 2009 sebanyak enam universitas memiliki program studi ilmu kelautan, bertambah menjadi 32 universitas pada tahun 2014. Hal ini tentu menggembirakan, namun belum mencukupi untuk memenuhi kebutuhan mengingat potensi laut Indonesia yang demikian besar. Demikian juga pendidikan kemaritiman setingkat akademi dan SLTA meningkat jumlahnya. Di sisi lain permintaan tenaga pelaut dunia akan terus meningkat sesuai dinamika bisnis global yang terus berkembang. Sementara itu, kemampuan menyediakan tenaga pelaut profesional masih kurang.

5.10. Pengelolaan Migas dan Mineral serta *Ocean Energy*

BAB 5 POROS MARITIM DUNIA

Munculnya gagasan mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dunia muncul di atas asumsi dasar bahwa: (1) Politik luar negeri harus relevan dengan karakter suatu negara secara geografis, atau sesuai dengan latar belakang sejarah dan didukung oleh perspektif geopolitik dan geostrategisnya. Dalam hal ini, konsep Poros Maritim Dunia memiliki kaitan sejarah dengan Deklarasi Juanda 13 Desember tahun 1957, Wawasan Nusantara, dan UNCLOS 1982 yang diratifikasi Indonesia. Konsep ini pula yang menjadi tema pokok pidato pelantikan Presiden Joko Widodo di MPR pada Oktober 2014. Peluncuran konsep Poros Maritim Dunia mengingatkan seluruh komponen bangsa bahwa selama ini Indonesia sudah terlalu lama meninggalkan (matra) laut, sebagai sumber penghidupan, yang harus tidak boleh lagi dilihat sebagai pemisah, namun sebagai penghubung dan pemersatu Indonesia yang terdiri dari 13.466 pulau, sebagai sebuah negara kepulauan terbesar di dunia, dengan luas laut 5,8 juta kilometer persegi (termasuk ZEEI), dan dikelilingi 195.181 kilometer garis pantai, yang dihubungkan (disatukan) oleh laut (Nainggolan, 2015).

Wilayah perairan (laut, sungai, danau) yang menempati 72 % dari luas permukaan bumi menunjukkan peranan dan potensi SDA untuk pembangunan suatu bangsa yang terintegrasi dengan wilayah tersebut. Keberadaan wilayah ini mendukung aktifitas jalur perdagangan nasional dan internasional. Sedangkan, Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat, dan makmur.

Pada forum Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur (East Asia Summit) di Naypyidaw Myanmar, pada hari Kamis, 13 November 2014,³ Presiden Jokowi menyampaikan konsep sektor kelautan yang disebut sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). PMD ini diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris menjadi Global Maritime Nexus (GMN). Menurut Presiden Jokowi, pengembangan sektor kelautan menjadi fokus Indonesia pada abad ke-21 dan menekankan 5 (lima) pilar utama dalam Poros Maritim Dunia (PMD)'yaitu : 1. Budaya maritim: membangun kembali budaya maritim Indonesia melalui redefinisi identitas nasional Indonesia sebagai sebuah negara maritim. 2. Ekonomi maritim: mengelola dan sekaligus melestarikan sumber daya maritim bangsa. 3. Konektivitas maritim: memprioritaskan pembangunan infrastruktur maritim, pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dan pariwisata laut. 4. Diplomasi maritim: optimalisasi soft power dalam menangani ancaman regional dan peningkatan kerja sama bilateral dan multilateral di bidang maritim. 5. Keamanan maritim: mempersiapkan hard power untuk memperkuat kekuatan pertahanan maritim Indonesia dalam usaha pengamanan wilayah Indonesia.

Lingkungan strategis Asia Pasifik telah bertransformasi menjadi kawasan penting dalam percaturan politik global. Kekuatan utama di kawasan ini akan menjadi persaingan strategis berbagai kerja sama baik ekonomi maupun keamanan. Aktifnya Cina dalam kerja sama strategis dengan ASEAN dalam beberapa tahun terakhir dan kebijakan One Belt One Road yang 'mempersatukan' kawasan Eurasia merupakan bukti nyata transformasi ini. Di sisi lain, Amerika Serikat juga terus meningkatkan kehadiran dan pengaruhnya di kawasan ini

melalui kebijakan Poros Pasifik pada masa Barack Obama dan kini pada masa Donald Trump, Amerika Serikat juga selalu melakukan berbagai kunjungan strategis dan kerja sama berbagai negara di kawasan Asia Pasifik (Gindarsah, 2014).

Pendahuluan Indonesia memiliki potensi menjadi negara dengan ekonomi kelautan yang menjadi sumber kemakmuran bagi masyarakatnya. Sebagai negara kepulauan terbesar menjadikan Indonesia memiliki potensi maritim dalam berbagai bidang tidak hanya sebagai kawasan bioteknologi dan wisata kelautan, perairan laut dalam dan mineral kelautan, tetapi juga industri pelayaran dan pertahanan serta industri maritim dunia. Selain potensi sumber daya alam tersebut, Indonesia juga diuntungkan oleh lokasi teritorial yang strategis secara politik maupun ekonomi.

Indonesia berada di daerah ekuator, antara benua Asia dan Australia yang secara langsung menghubungkan ekonomi negara-negara maju. Selain itu, Indonesia juga terletak di antara dua samudera, Pasifik dan Hindia yang menjadikan Indonesia menjadi kawasan penghubung antarnegara di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara serta Asia Selatan. Beberapa selat strategis lalu lintas maritim global juga berada di perairan Indonesia yakni Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makasar (Chen in Chen, 2014: 68). Posisi geostrategi dan geopolitis tersebut memberikan peluang Indonesia tidak hanya sebagai jalur ekonomi global tetapi juga jalur keamanan laut internasional sehingga menempatkan Indonesia memiliki keunggulan sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan. Sangat logis jika

kemudian, ekonomi kelautan (kemaritiman) dijadikan tumpuan bagi rancangan pembangunan ekonomi nasional melalui gagasan Poros Maritim dunia.

Joko Widodo (Jokowi) mencanangkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, dimana upaya tersebut dilakukan melalui pengembangan ekonomi berbasis maritim guna terciptanya kesejahteraan. Selama ini, Indonesia kehilangan banyak sekali peluang ekonomi. Lebih khusus, ide Poros Maritim ini merupakan upaya dari pemerintahan Jokowi untuk meningkatkan konektivitas dan keterjangkauan antarpulau di Indonesia. Tujuan akhir dari konektivitas ini adalah pemerataan pembangunan ekonomi dan terciptanya keamanan maritim di Indonesia. Gagasan Jokowi melalui Poros Maritim ini mencakup dua elemen dasar pembangunan, yaitu sebagai sebuah doktrin dan sebagai strategi pembangunan nasional. Gagasan komprehensif ini juga mencerminkan optimisme baru mengenai kebijakan arah masa depan Indonesia (Sukma, 2014).

Gagasan sebagai poros maritim bukanlah hal yang baru. Prof. AB Lopian (almarhum) telah menyampaikan gagasan serupa sejak tahun 1990-an. Namun gagasan tersebut mendapatkan momentum tertingginya saat ini manakala sejumlah kekuatan besar dunia semakin mengalihkan perhatiannya pada sektor kelautan di Indo-Pasifik. Pada tanggal 22 Agustus 2007, Perdana Menteri Jepang, Shinzo Abe di depan parlemen India menyampaikan pidato yang berjudul "*Confluence of the Two Seas*" yang mengenalkan pertama kali istilah Indo-Pasifik, yang merupakan kawasan laut yang terdiri dari Samudera Hindia dan Samudera Pasifik bagian Barat dan

Tengah serta perairan Indonesia yang menghubungkan dua samudera tersebut. Kemudian di bulan November tahun 2011, Presiden Barack Obama menetapkan kebijakan *Pivot to the Pacific* atau *Rebalancing toward Asia* sebagai respons atas kebangkitan Tiongkok sebagai kekuatan besar di Asia Pasifik. Wujud dari kebijakan ini adalah memprioritaskan kawasan Asia Pasifik dalam perencanaan militer AS, kebijakan luar negeri, dan kebijakan ekonomi. Rebalance diwujudkan dengan penarikan pasukan AS dari Irak dan dari Afghanistan, serta menambah perhatian ke Asia Pasifik untuk mengantisipasi tantangan dan peluang di masa depan.

Dua tahun setelah itu, tepatnya pada tanggal 3 Oktober 2013, Presiden Tiongkok Xi Jinping mencanangkan visi Jalur Sutra Maritim (JSM) abad ke-21 di hadapan parlemen Indonesia yang dalam bahasa Inggris secara lengkap dinamakan 21st Century Maritime Silk Route Economic Belt atau Maritime Silk Road (MSR). Inti dari visi ini adalah pembangunan prasarana transportasi laut dari Tiongkok melintasi Asia Tenggara ke Asia Selatan, Timur Tengah, Eropa dan Afrika yang disponsori Tiongkok. Mirip dengan Marshall Plan setelah Perang Dunia ke-2, Tiongkok berkomitmen untuk menyediakan dana hingga \$40 Milyar untuk pembangunan pelabuhan laut dalam (deep sea port) di lokasi-lokasi strategis di rute Jalur Sutra Maritim (JSM) Tiongkok.

Serangkaian 4 (empat) peristiwa di atas, yaitu: Indo-Pasifik (India dan Jepang) di tahun 2007, *Rebalancing toward Asia* (Amerika Serikat dan Indonesia) di tahun 2011, Jalur Sutra Maritim (Tiongkok) di tahun 2013, dan Poros Maritim Dunia (Indonesia) di tahun 2014 menunjukkan

persaingan politik Internasional antara kekuatan besar (great powers), yaitu: Amerika Serikat, Tiongkok, India, dan Jepang untuk memperebutkan akses dan kendali atas 3 (tiga) hal utama di sepanjang rute pelayaran antara Samudera Hindia dan Samudera Pasifik, yaitu: jalur pelayaran, pasar, dan sumber daya alamnya. Kekuatankekuatan besar (great powers) di atas memilikikekuatan nasional yang mumpuni untuk bisa bersaing di level regional dan global, yaitu dalam hal : kekuatan militer, kekuatan finansial, dan penguasaan teknologi. Dalam melihat realitas persaingan politik internasional di atas, Indonesia sebagai negara yang secara geografis tepat berada di tengah Indo-Pasifik perlu bersikap demikian agar dapat memperoleh manfaat yang sebesar-besarnya dari dinamika geopolitik kawasan. Manfaat tersebut bukan terbatas pada kesejahteraan, namun juga manfaat bagi kebesaran bangsa Indonesia yang sejak zaman Sriwijaya telah menjadi regional hegemon di Asia Tenggara.

Perkembangan sektor maritim nasional kini masih menemui beberapa kendala. Untuk menjadi sebuah negara maritim, Indonesia harus mampu mengoptimalkan wilayah laut sebagai basis pengembangan kekuatan militer sekaligus pertahanan, tidak hanya sebagai sentralitas ekonomi semata. Dengan demikian, diharapkan kemajuan sektor pertahanan maritim Indonesia akan mendukung ekonomi nasional, sehingga akhirnya mampu menciptakan stabilitas keamanan negara.

Kesejahteraan ekonomi kelautan tidak akan bisa dicapai apabila tidak didukung oleh keamanan. Begitupula sektor keamanan maritim, akan sulit dicapai apabila tidak

terdapat kesejahteraan ekonomi. Upaya mengelola keamanan maritim merupakan kunci bagi negara untuk meningkatkan kesejahteraan dan pertumbuhan ekonomi. Aspek ekonomi dan keamanan dalam paradigma maritim merupakan hal yang berkaitan dan saling mendukung. Pemahaman Presiden Jokowi terhadap posisi geostrategis dan geoekonomi Indonesia tersebut diwujudkan dalam kebijakan Poros Maritim yang merupakan langkah penting dalam upaya melakukan sinergitas strategi untuk meningkatkan ekonomi dan disisi yang lain juga secara langsung memperkuat pertahanan dan keamanan laut Indonesia. Pusat gravitasi geoekonomi dan geopolitik dunia telah bergeser dari Barat ke Timur, sehingga perlu bagi Jokowi untuk menunjukkan bahwa Indonesia akan menjadi Poros Maritim dunia sekaligus sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa (Presiden RI, 2015).

Kawasan maritim akan menjadi wilayah vital bagi kehidupan ekonomi global dan proyeksi kekuatan nasional kedepan. Sentralitas peran negara diharapkan akan terus hadir dalam kondisi ini (Goldrick, 2015). Penyampaian ambisi Presiden Joko Widodo tentang kebijakan Poros Maritim ini sekaligus mewakili doktrin baru politik luar negeri Indonesia. Doktrin ini menunjukkan ekspansi signifikan dalam ambisi pertahanan luar negeri Indonesia khususnya dalam bidang maritim. Ekspansi tersebut tidak hanya untuk kawasan ASEAN saja tetapi meluas menuju kawasan Samudera Hindia dan Asia Pasifik (Agastia et al., 2015: 36).

Sebagai sebuah doktrin politik luar negeri yang hasil akhirnya merupakan perwujudan kepentingan nasional maka penyampaian gagasan Poros Maritim Indonesia juga

secara langsung sebagai sebuah doktrin keamanan nasional Indonesia. Jokowi berupaya memfokuskan kembali arah kebijakan luar negeri dan peran strategis Indonesia sebagai negara maritim serta sekaligus akan memperluas pengaruh Indonesia di luar 'kandang' kawasan ASEAN (Chen in Chen, 2014: 77).

Munculnya isu keamanan maritim diawali dengan pemahaman akan fungsi wilayah perairan yang strategis bagi kepentingan negaranegara di dunia. Wilayah maritim merupakan urat nadi utama interaksi ekonomi dan keamanan global, sehingga menjadikan keamanan maritim isu yang sangat krusial tidak hanya dilakukan oleh Indonesia saja tetapi juga negara lain. Pemahaman dan upaya mewujudkan wilayah laut sebagai sentralitas kebijakan diharapkan akan mampu mewujudkan stabilitas keamanan maritim dan kepentingan nasional sehingga berdampak pada pembangunan ekonomi dan kesejahteraan (Nugraha et al., 2016: 175).

Upaya tersebut diimplementasikan melalui perlindungan ekonomi lokal dengan melakukan investasi infrastruktur tol laut dan upaya memberantas penangkapan ikan ilegal. Konseptualisasi Jokowi tentang Indonesia sebagai negara Poros Maritim dunia selain sebagai proyeksi kebijakan maritim eksternal, juga pada dasarnya merupakan visi yang terfokus di dalam negeri terlebih dahulu. Harapannya adalah ketika permasalahan domestik dapat terselesaikan maka proyeksi sebagai negara Poros Maritim dunia akan dapat terwujud (Sambhi in Chen et al., 2014: 28).

Melalui strategi ini, Jokowi menekankan beberapa hal. Pertama, pembangunan ekonomi lokal dengan

mendukung terwujudnya infrastruktur dalam memajukan perekonomian maritim Indonesia. Salah satu rencana pembangunan dalam menunjang poros ekonomi maritim 4 Indonesian Perspective, Vol. 3, No. 1 (Januari-Juni 2018) 1-17 adalah pembangunan tol laut. Dengan jumlah pulau yang sangat banyak yaitu 17.504 pulau, tentunya membutuhkan waktu yang tidak singkat untuk mengintegrasikan banyak pulau tersebut dalam kegiatan ekonomi (Presiden RI, 2015).

Kedua, Jokowi ingin mempertegas bahwa identitas bangsa Indonesia adalah identitas maritim. Gagasan ini kemudian dikembangkan menjadi doktrin keamanan maritim, bahwa Indonesia harus berdaulat di perairan lautnya dengan tegas menghukum pelanggaran terhadap kapal asing yang masuk ke perairan Indonesia secara ilegal dengan menenggelamkan kapal tersebut. Dua aspek tersebut, diupayakan Jokowi melalui sinergitas strategi ekonomi dan keamanan dalam kebijakan Poros Maritim dunia. Poros Maritim Dunia : Strategi Peningkatan Sektor Ekonomi Indonesia Doktrin Poros Maritim merupakan upaya mempromosikan peran ekonomi maritim dan sinergi pembangunan kelautan nasional dengan target pembangunan ekonomi yang implementasinya termuat dalam pembangunan tol laut. Tol laut adalah upaya untuk menciptakan konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang berlayar secara rutin dan terjadwal dari wilayah barat sampai ke timur Indonesia (Prihartono, 2015).

Secara sederhana, konsep tol laut menghubungkan koneksi antar pulau dan membantu akses niaga serta industrialisasi guna meningkatkan kesejahteraan rakyat dan ekonomi negara. Konsep tol laut diimplementasikan

juga sebagai peningkatan kinerja transportasi laut melalui perbaikan jaringan pelayaran domestik dan internasional, penurunan dwelling time sebagai penghambat kinerja pelabuhan nasional, serta peningkatan peran transportasi laut. Dengan subsidi dan pembangunan tol laut diharapkan bisa mengembangkan perekonomian, pertahanan dan kesatuan wilayah perairan Indonesia.

Ide tol laut merupakan konsep untuk memperkuat jalur pelayaran yang dititikberatkan pada Indonesia bagian Timur. Upaya untuk mengkoneksikan jalur pelayaran tersebut akan mempermudah akses niaga tidak hanya bagi daerah kawasan timur Indonesia saja tetapi pada akhirnya juga membuka akses regional dari negara-negara Pasifik bagian selatan menuju negara-negara Asia di bagian timur. Realisasi ide tersebut dimulai dengan pembaharuan dan pemeliharaan infrastruktur pelabuhan, baik dalam skala nasional maupun internasional (Bappenas, 2015).

Selama ini, kinerja pelabuhan-pelabuhan di Indonesia masih dalam kategori yang tidak terlalu baik dikarenakan kendala keuangan dalam perbaikan infrastruktur. Banyak pelabuhan yang tidak sesuai dengan standar internasional dan hal tersebut telah menghambat perdagangan maritim baik secara internal maupun eksternal.

Kebijakan Poros Maritim Jokowi Malaysia, Thailand dan Vietnam dalam hal kinerja logistik dan pengiriman barang internasional negara-negara di dunia (Van Dijk et al., 2015: 10). Pembaharuan infrastruktur pelabuhan yang dilakukan ini merupakan usaha untuk mengakomodir dan menyediakan sistem dan layanan kepelabuhan internasional, sehingga Indonesia bisa mengambil

keuntungan ekonomi dalam distribusi logistik internasional. Transportasi laut saat ini digunakan oleh sekitar 90% perdagangan domestik dan internasional sehingga pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting untuk penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan ekonomi nasional (Bappenas, 2015).

Selama ini, selain tingginya biaya ekonomi, kurangnya fasilitas prasarana bongkar muat di pelabuhan, masih menjadi kendala sehingga menyebabkan turunnya minat penggunaan transportasi laut. Dari aspek logistik untuk angkutan laut, dapat dilihat juga terdapat banyak inefisiensi pengangkutan barang terutama untuk angkutan laut ke Indonesia bagian timur. Angkutan logistik laut dari Jawa ke Papua selalu terisi penuh, namun kembali dalam keadaan kosong. Tidak efisiennya konektivitas barang tersebut menyebabkan disparitas harga kebutuhan pokok antara Jawa dan Indonesia Timur, khususnya Papua sangat tinggi (Bappenas, 2015).

Peran transportasi laut melalui tol laut merupakan program pemerintah untuk memberikan kepastian kapal datang dan berangkat sesuai jadwal secara teratur dengan ada atau tidak adanya barang, kapal harus tetap berangkat. Rute yang dikembangkan dalam program tol laut bukanlah rute favorit domestik selama ini, karena feri komersial masih banyak yang belum aktif dalam jalur pelayaran ke daerah timur Indonesia.

Operator kapal yakni PT. Pelni tidak akan rugi karena pemerintah telah menyiapkan Public Service Obligation (PSO) untuk menutupi biaya operasional jika kapal kargo sepi (Mandi, 2017). Oleh karena itu, melalui tol laut pusat

pertumbuhan daerah tertinggal, serta pembangunan transportasi intrapulau dan antarpulau dapat diperbaiki sehingga menunjang pemerataan ekonomi diseluruh kawasan Indonesia.. Upaya pemerintah untuk lebih memperhatikan infrastruktur timur Indonesia dan efektivitas pembangunan pelabuhan kini mulai terlihat. Kemenhub telah merampungkan pembangunan fasilitas pelabuhan di 91 pelabuhan di seluruh Indonesia. 80 lokasi pembangunan pelabuhan tersebar di wilayah timur Indonesia dan 11 lokasi pelabuhan tersebar di wilayah barat Indonesia. Pada tahun 2016, terdapat 21 pelabuhan baru di Maluku dengan perincian 8 pelabuhan di Provinsi Maluku serta 13 pelabuhan di Maluku Utara.

Pelabuhan Wasior di Kabupaten Teluk Wondama, Papua juga telah resmi dibuka dan digunakan untuk memperlancar transportasi laut Indonesia. Sebagai tindak lanjut rangkaian kegiatan peresmian 91 infrastruktur pelabuhan tersebut, sebanyak 55 pelabuhan diresmikan. Kebijakan Poros Maritim Jokowi kurun waktu April hingga Juni tahun 2016. Pembangunan infrastruktur pelabuhan ini telah mengacu pada sistem pembangunan transportasi nasional, lokal dan kewilayahan dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan transportasi laut (Liputan 6, 2016). Selain itu, pemerintah juga mengembalikan sistem jadwal kapal yang teratur (regular shipping) ke Indonesia Timur yang sebelumnya sempat dihapuskan. Keteraturan tentang jadwal keberangkatan kapal tidak hanya memudahkan para pengusaha besar untuk menentukan kiriman logistik barang tetapi juga memudahkan pedagang dan petani kecil untuk membawa barangnya keluar daerah (Sindonews, 2016).

Untuk mewujudkan pemerataan, juga diperlukan pembangunan dengan konsep *ship promote the trade*, dimana pembangunan konektivitas di wilayah timur Indonesia diharapkan mampu meningkatkan aktivitas ekonomi dan perdagangannya. Pengembangan pelayanan transportasi laut sebagai tulang punggung distribusi logistik yang menghubungkan wilayah Barat dan Timur Indonesia diharapkan mampu mempercepat pertumbuhan ekonomi disertai terwujudnya pemerataan (Bappenas, 2015).

Banyaknya pembangunan pelabuhan tersebut kini telah menyebabkan disparitas harga kebutuhan pokok menurun. Berdasarkan data statistik dari Kementerian Koordinator Bidang Maritim, disparitas harga sudah turun lumayan besar, sekitar 30% sampai 40% pada tahun 2016 (Republika, 2017). Upaya cepat pemerintah dalam melaksanakan pembangunan tol laut diharapkan bisa terwujud melalui pembangunan pelabuhan. Dalam tempo tiga tahun sejak tahun 2014 sampai tahun 2016, Pemerintahan Jokowi telah membangun 150 pelabuhan besar dan kecil yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia khususnya di daerah Indonesia Timur.

Selain itu, juga terdapat enam rute kapal terjadwal yang melayani 24 simpul pelayaran tol laut. Meskipun dalam beberapa tahun terakhir proyek tol laut masih ditemukan beberapa kendala dan harus dievaluasi, terutama dalam hal desain rute tol laut, ukuran kapal logistik dan efektifitas pelayaran nasional. Ukuran kapal-kapal yang melayani simpul-simpul tol laut tersebut masih belum sesuai dengan arus logistik dan jumlah penumpang. Selain itu, sebagian rute-rute tersebut melewati jalur yang

dilalui perusahaan swasta, sehingga menjadi tidak efisien (Berita Satu, 2016). Sebagai upaya evaluasi tersebut, pemerintah telah melakukan pembatasan masuknya kapal-kapal asing kedalam perairan Indonesia dengan menyediakan dua pelabuhan internasional yaitu Kuala Tanjung dan Bitung. Dua pelabuhan internasional tersebut akan menjadi ruang tamu bagi kapal-kapal asing dari berbagai negara.

Terbukanya akses regional melalui implementasi konsep tol laut dapat memberikan peluang industri kargo dan logistik nasional untuk berperan dalam distribusi internasional. Dengan posisi pelabuhan internasional di wilayah terdepan Indonesia maka kapal yang melakukan ekspor dan impor barang akan berlabuh di wilayah pinggiran Indonesia. Untuk melanjutkan distribusi logistik kedalam wilayah akan tetap menggunakan kapal lokal Indonesia. Dengan menyediakan dua pelabuhan internasional, pengawasan kapalkapal asing yang masuk ke Indonesia juga menjadi mudah untuk diidentifikasi. Dengan pembatasan ini diharapkan bisa menjadi sarana pemudahan kontrol Angkatan Laut dan Bakamla dalam hal pengawasan keamanan laut.

Strategi ini juga tidak hanya meminimalisir pergerakan kapal dagang internasional yang saat ini masih sangat banyak didominasi kapal berbendera asing di wilayah dalam Indonesia tetapi juga dapat meminimalisir penetrasi produk asing hingga wilayah dalam Indonesia.

Kontrol keamanan yang dilakukan otomatis menjadi lebih mudah. Upaya ini merupakan sinergi antara kebijakan ekonomi sekaligus memuat aspek pertahanan dan keamanan didalamnya. Selain dua pelabuhan

internasional, pemerintah juga menyiapkan enam pelabuhan utama yaitu Pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar dan Sorong. Berbagai pembenahan dan pengembangan pelabuhan-pelabuhan tersebut juga harus diikuti dengan pembangunan sarana prasarana keamanan dan modernisasi peralatan militer didalamnya (Kadar, 2015).

Melalui implementasi yang dikembangkan dalam konsep tol laut, maka akan tercipta keunggulan kompetitif bangsa dan penguatan industri nasional disertai pemerataan dan disparitas harga yang rendah di seluruh wilayah nusantara. Selain perbaikan dan perhatian terhadap pengembangan pelabuhan dan transportasi laut, untuk mendorong kegiatan maritim Indonesia menjadi lebih modern dan mudah digunakan oleh masyarakat diharapkan juga peran pemerintah dari sisi pertahanan dan penguasaan laut sehingga Indonesia mampu menjamin penggunaan laut untuk kepentingan nasional.

Penyelesaian permasalahan batas wilayah laut juga menjadi penting untuk diselesaikan agar dapat memberikan kepastian hukum atas batas wilayah negara. Dengan penyelesaian masalah pertahanan dan perbatasan diharapkan Indonesia dapat mempererat hubungan bilateral serta mendorong kerjasama perbatasan antarnegara termasuk dalam pengelolaan kawasan maritim (Hardiana & Trixie, 2014). Implementasi tol laut selain sebagai penyediaan infrastruktur pelabuhan, juga harus dilengkapi dengan modernisasi sistem navigasi dan prasarana patroli laut. Kondisi inilah yang menjadi alasan bagi pemerintah untuk memperkuat industri pertahanan dalam negeri. Dari kegiatan terkait industri

pertahanan maritim ini, konsep Poros Maritim Indonesia diharapkan dapat merangsang perekonomian domestik Indonesia.

Oleh karenanya selaras dengan uraian di atas, pembangunan sistem pertahanan akan menjadi peranan kunci dalam menjadikan program Poros Maritim bersifat ekonomis, artinya terdapat banyak efisiensi penggunaan transportasi dan infrastruktur laut yang aman. Stabilitas maritim sangat diperlukan dalam rangka menjaga kepentingan dan pertumbuhan ekonomi, sekaligus juga menjadi sumber keamanan. Kondisi geografis yang berupa kepulauan dan berbatasan langsung dengan sejumlah negara mengakibatkan banyaknya ancaman yang harus dihadapi Indonesia. Secara umum ancaman tersebut terdiri dari beberapa hal. Pertama, ancaman sengketa perbatasan maritim.

Sengketa teritorial Laut Cina Selatan merupakan permasalahan perbatasan yang hingga kini masih belum selesai. Sengketa teritorial tersebut melibatkan tidak hanya Indonesia tetapi juga negara-negara lain di Asia Tenggara, yaitu Malaysia, Vietnam, Filipina dan Brunei Darussalam. Kondisi ini tentu mengkhawatirkan bagi kawasan, posisi strategis maritim Indonesia sangat penting dan berpengaruh dalam peta konflik perbatasan ASEAN. Dua pertiga dari seluruh luas perairan Asia Tenggara adalah perairan yurisdiksi Indonesia. Melihat keadaan tersebut, tentu Indonesia akan selalu memainkan peran sentral dalam keamanan dan stabilitas regional (Leong et al., 2005).

Kerentanan akan kedaulatan teritorial Indonesia tersebut kemudian diperparah oleh perselisihan mengenai

klaim atas pulau-pulau, oleh negara tetangga, khususnya Malaysia. Kondisi demikian harus diatasi oleh pemerintah untuk menghindari disintegrasi bangsa seperti lepasnya Pulau Sipadan dan Ligitan (Sambhi in Chen et al, 2014: 39).

Melindungi kedaulatan teritorial merupakan prioritas utama Indonesia. Untuk itu, Pemerintahan Jokowi bertekad untuk menegakkan kedaulatan teritorial terhadap setiap gangguan dan mengintensifkan upaya diplomasi untuk menyelesaikan masalah perbatasan dengan negaranegara tetangga. Masalah perbatasan wilayah dengan negara sekitar begitu penting sehingga pemerintah perlu membahasnya sebagai agenda khusus dan mencari solusi penyelesaiannya. Kepentingan negara-negara luar kawasan atas wilayah perairan Asia Tenggara juga perlu menjadi perhatian. Kepentingan utama bagi negaranegara luar kawasan, terutama dari negara-negara besar yaitu Cina, Jepang dan Amerika Serikat, adalah kemudahan akses maritim dan ketersediaan sumber daya bagi kepentingan geoekonomi negara-negara tersebut.

Posisi strategis Indonesia termasuk di dalamnya Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dapat memudahkan dan meringankan peredaran logistik perdagangan antar benua yang dilakukan oleh negara-negara besar tersebut. Paradigma geostrategis ini berperan penting dalam interaksi keamanan antar kawasan di benua Asia dan Australia. Kepentingan negara-negara luar kawasan terhadap perairan Indonesia tersebut harus diantisipasi dan direspons dengan tepat oleh Indonesia (Hardiana & Trixie, 2014).

Permasalahan keamanan maritim kedua yang juga perlu mendapat perhatian adalah ancaman-ancaman yang bersifat non-tradisional, diantaranya adalah pembajakan terorisme maritim dan separatisme. Kerusuhan sosial antarpengguna laut, perompakan dan pembajakan, imigran dan pembalakan ilegal, serta penyelundupan juga menjadi masalah yang perlu segera diselesaikan.

Semakin banyak kapal-kapal internasional yang melewati perairan Indonesia memungkinkan terjadinya kejahatan pembajakan maritim. Fenomena ini tidak hanya dinilai sebagai bentuk kerentanan dari aspek keamanan saja tetapi juga kerugian ekonominya sangat besar. Meskipun pembajakan dan terorisme maritim belum menjadi ancaman utama saat ini tetapi potensi tersebut harus bisa diantisipasi dengan baik sebelum menjadi ancaman nasional.

Transportasi laut yang masih menjadi jalur utama lalu lintas perdagangan global, juga memiliki potensi penyeludupan barang. Pada saat yang bersamaan, aktivitas penyelundupan senjata api ilegal, narkoba, bahan bakar minyak, hingga manusia juga mudah terjadi dan dapat menjadi ancaman serius bagi keamanan (Muhammad, 2014). Ancaman yang ketiga adalah penangkapan ikan secara ilegal (illegal fishing). Menurut data tahun 2014, dari Kementrian Kelautan dan Perikanan, nilai potensi kekayaan sumber daya alam yang terdapat pada sektor kelautan dan perikanan diproyeksikan mencapai US\$ 171 miliar per tahun. Secara lebih terperinci, nilai potensi tersebut meliputi sektor perikanan \$32 miliar, wilayah pesisir \$56 miliar, bioteknologi \$40 miliar, wisata bahari \$2 miliar, minyak bumi \$21 miliar dan

transportasi laut sebesar \$20 miliar.

Besarnya potensi tersebut ditengah keterbatasan pengawasan aparat dan armada kapal patroli menjadikan perairan Indonesia menjadi daya tarik tersendiri bagi pihak-pihak asing untuk melakukan penangkapan ikan secara ilegal. Perairan Indonesia yang rawan dari ancaman kegiatan illegal fishing tersebut menyebar mulai dari perairan Laut Natuna, Laut Sulawesi, Laut Aceh, Samudera Hindia bagian selatan, Laut Aru, hingga Laut Arafura di sekitar Papua. Gagasan Poros Maritim bisa dibangun melalui konsepsi yang kuat dan implementatif secara ekonomi dan keamanan. Ekonomi dan keamanan harus saling menguatkan. Sangat sulit melaksanakan kegiatan perdagangan di sektor maritim apabila kondisi maritimnya tidak aman. Peranan penting keamanan dalam menunjang kesejahteraan ekonomi dan perdagangan telah menjadi syarat mutlak bagi negara yang ingin memajukan sektor maritimnya.

Masalah perbatasan darat dan laut yang selama ini belum tuntas juga mengakibatkan perekonomian Indonesia menjadi sulit berkembang. Selama ini, orientasi pembangunan nasional merupakan orientasi land based development sehingga laut hanya sebagai tempat eksploitasi dan eksplorasi sumber daya alam, pembuangan limbah dan kegiatan ilegal seperti penyeludupan. Kondisi ini diperparah dengan kebijakan pembangunan kelautan yang dilakukan secara parsial dan tidak komprehensif. Masing-masing kementerian dan lembaga menjalankan program pembangunannya secara parsial, belum terintegrasi dan belum terkonsentrasi dalam pembangunan kelautan (Kartika, 2014). Oleh karena itu,

presiden Jokowi melalui Kementerian Kelautan dan Perikanan, berupaya memerangi kegiatan illegal fishing di perairan Indonesia.

Dalam hal ini, tentu peran pemerintah dibutuhkan untuk bisa menjaga dan mempertahankan serta mengolah kekayaan dan potensi maritim di Indonesia. Untuk mengolah sumber daya alam laut, diperlukan modernisasi teknologi dan pendanaan yang berkesinambungan dari negara agar bisa memberikan keuntungan tidak hanya dari sisi ekonomi tetapi juga keamanan maritim. Kegiatan memerangi illegal fishing tersebut diwujudkan melalui pembakaran dan penembakan kapal-kapal laut asing yang masuk ke Indonesia secara ilegal. Kebijakan penembakan kapal ini merupakan strategi Jokowi dalam memberikan efek jera dan penggetar (deterrence) terhadap negara lain. Efek penggetar juga sekaligus menjadi sinyal ancaman yang berfungsi sebagai strategi pencegahan untuk meyakinkan target bahwa Indonesia secara serius menegakkan kedaulatan teritorialnya dengan melakukan pembakaran dan penembakan kapal asing sehingga diharapkan memberikan efek jera dalam kegiatan illegal fishing (Nugraha et al, 2016).

Maraknya kegiatan Illegal Unreported and Unregulated (IUU) Fishing yang terjadi di Indonesia semakin merugikan Indonesia. Kerugian tersebut berdampak pada ancaman mengancam kelestarian sumber daya kelautan dan perikanan dimasa yang akan datang. Sebagai implementasi untuk mensinergikan ekonomi dan keamanan, pemerintah juga telah mensahkan RUU Kelautan menjadi UU Kelautan. UU Kelautan akan menjadi payung hukum untuk mengatur

pemanfaatan dan kegiatan kelautan Indonesia secara komprehensif dan terintegrasi sesuai dengan peraturan nasional Indonesia (Hardiana & Trixie, 2014).

Selain dengan peraturan undang-undang, Jokowi juga menunjuk Kementerian Koordinator Maritim sebagai lembaga untuk mengintegrasikan persoalan-persoalan maritim serta solusinya dan mensosialisasikan kepada masyarakat di wilayah pesisir Indonesia sebagai pelaksana pertama terhadap hal-hal yang terjadi di lautan Indonesia.

Strategi pengembangan infrastruktur melalui pembiayaan swasta tersebut diwujudkan melalui pembangunan tol laut serta pemberantasan illegal fishing. Upaya ini merupakan wujud dari sebuah kesadaran bahwa kemakmuran dan masa depan bangsa sangat ditentukan oleh pengelolaan sumber daya kelautan. Tujuan akhir dari kesadaran ini adalah perwujudan gagasan Poros Maritim dunia yang memunculkan konstruksi baru tentang jatidiri bangsa yang dikaitkan dengan kesejahteraan masyarakat dan kemakmuran serta kebanggaan sebagai negara maritim yang mampu menjaga kedaulatan teritorialnya (Paskarina, 2016).

Mempertahankan dan memperjuangkan hal tersebut tidak hanya sekedar dengan pendekatan keamanan, tapi juga dengan menghadirkan 'kesejahteraan' negara disana. Dengan kesejahteraan dan kemakmuran ekonomi, jaminan keamanan di wilayah perairan akan dapat dicapai. Indonesia menjadi sangat mungkin menjadi negara Poros Maritim dunia apabila elemen-elemen penting tersebut dapat berjalan secara sinergis.

Indonesia sampai saat ini masih belum mampu mencapai prestasi ekonomi yang stabil karena terdapat banyak permasalahan infrastruktur dan sistem keamanan yang masih belum dibenahi. Akibatnya biaya produksi dan ongkos logistik barang menjadi sangat tinggi. Padahal ongkos logistik memiliki kontribusi hingga 30% dari total biaya produksi. Sebagai contoh implikasi dari lemahnya sistem ini adalah biaya pengiriman barang impor dari Cina ke Indonesia lebih murah daripada ongkos biaya pengiriman barang dari pulau Jawa menuju Papua (Kadar, 2015).

Penguasaan laut menjadi faktor penting dalam kemajuan ekonomi suatu negara. Gagasan mengenai perlunya keamanan di dalam domain maritim guna menjamin kelancaran perdagangan internasional memiliki kesamaan dengan fenomena globalisasi dan regionalisasi ekonomi abad ke-21 yang dilakukan tidak hanya Indonesia tetapi juga Amerika Serikat dan juga Cina (Wardhana, 2016).

Strategisnya posisi Indonesia secara geopolitik harus didukung dengan kemampuan untuk menjaga kedaulatan terhadap wilayah NKRI, khususnya daerah perbatasan maritim. Kawasan perbatasan harus dapat dijaga melalui kekuatan maritim yang unggul. Selain itu, negara juga mampu menghadapi ancaman internal dan eksternal melalui kelompok terorisme atau kelompok kejahatan lainnya. Kemampuan menghadapi ancaman-ancaman internal dan eksternal tersebutlah yang membuat Indonesia akan disegani secara global dan diakui sebagai Poros Maritim dunia. Kekuatan maritim merupakan simbiosis antara industri dalam negeri

(ekonomi) dan kemampuan angkatan laut sebagai pelindung wilayah teritorial Indonesia (keamanan).

Modernisasi sistem persenjataan mutlak menjadi sangat diperlukan sebagai upaya untuk mengamankan sumber daya laut dan menjamin arus pelayaran internasional dapat berjalan dengan aman (Kadar, 2015). Selain itu, dengan keamanan maritim yang unggul bisa meminimalisir risiko dan permasalahan maritim serta melindungi warga dan kepentingan nasional. Kemampuan negara dalam mengelola ekonomi dan keamanan akan menjadi parameter kunci keberhasilan sebuah negara untuk menjalankan *good maritime governance*. Kesimpulan Pengejawantahan dua kepentingan strategis bangsa yaitu ekonomi dan keamanan diwujudkan melalui doktrin kebijakan Poros Maritim Jokowi. Ekonomi dan keamanan pada dasarnya seperti dua sisi mata uang.

Pembangunan ekonomi membutuhkan stabilitas pertahanan dan keamanan, sedangkan kekuatan pertahanan membutuhkan alokasi anggaran dan kemampuan ekonomi yang mendukung. Pembagian alokasi anggaran pertahanan sangat dipengaruhi oleh besarnya pendapatan suatu negara. Sementara pendapatan suatu negara, merupakan refleksi dari kemampuan negara tersebut untuk melindungi dan memanfaatkan sumber daya alam yang ia miliki dengan kekuatan pertahanan dan teknologi yang unggul.

Sinergitas pembangunan aspek ekonomi dan keamanan yang dilakukan dalam kebijakan Poros Maritim dunia sudah berjalan dengan baik meskipun masih banyak permasalahan keamanan yang perlu untuk diperhatikan, khususnya permasalahan ancaman sengketa perbatasan,

koordinasi antarlembaga dan kementerian, permasalahan modernisasi sistem pertahanan dan peningkatan teknologi maritim yang pada akhirnya juga mendukung kemampuan untuk mengamankan perairan teritorial Indonesia. Masa depan industri kemaritiman Indonesia disamping sebagai doktrin pertahanan nasional juga sebagai dimensi pendukung diplomasi maritim Indonesia secara lebih luas di masa yang akan datang. Sinergi antara aspek ekonomi dan keamanan sangat penting untuk dilaksanakan. Indonesian Perspective, Vol. 3, No. 1 (Januari-Juni 2018) 1-17 dalam gagasan Poros Maritim sehingga pada akhirnya akan menunjang kemampuan Indonesia sebagai Poros Maritime global.

Pidato kenegaraan Presiden Jokowi di Naypyidaw, Myanmar, pada hari Kamis, 13 November 2014³¹ tentang Poros Maritim Dunia sudah memiliki legalitas yang sama untuk masuk ke dalam lembar kenegaraan (sebagai kebijakan resmi pemerintahan Presiden Jokowi). Memang pidato tersebut masih menyisakan ketidakjelasan tentang definisi dan tujuan yang lebih operasional untuk dijadikan panduan bagi aparaturnya pelaksana pemerintahan. Kajian ini ditujukan untuk menjadi suatu usulan atas penjelasan konsep Poros Maritim Dunia (PMD), terutama terkait dengan definisi, tujuan, posisinya dikaitkan dengan geopolitik Indonesia, serta kaitannya dengan kebijakan luar negeri dan pertahanan Pemerintah Jokowi. Pendekatan dari penjelasan yang diusulkan adalah dari kajian hubungan internasional, atau yang lebih khususnya dari kajian geopolitik. Hal ini dikarenakan dari penamaan Poros Maritim Dunia sudah terkandung konsep geografi (maritim) dan politik (poros dan dunia), sehingga naskah ini akan membatasi diri dari pembahasan yang tidak terlalu

terkait dengan kajian geopolitik.

Dari berbagai diskusi ilmiah, telah mengemuka 3 (tiga) kelompok konsep definisi Poros Maritim Dunia, terutama tentang definisi dari kata 'poros.' Kelompok pertama memaknai poros sebagai pusat atau sumbu, yang mengartikan PMD sebagai visi untuk menjadikan Indonesia sebagai pusat dari aktivitas kelautan dunia. Bagi kelompok pertama, PMD lebih cenderung diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris sebagai Global Maritime Fulcrum atau GMF. Kelompok kedua memaknai poros sebagai alignment seperti dahulu ada poros Beijing-Pyongyang-Jakarta. Bagi kelompok kedua, PMD cenderung diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris menjadi Global Maritime Axis atau GMA. Bagi kelompok kedua, ada alignment yang ingin dibangun antara Indonesia dengan kekuatan lain di kawasan regional yang dapat menunjang posisi strategis dan kepentingan nasional Indonesia. Namun ada juga yang kelompok ketiga yang memaknai poros maritim sebagai jalur pelayaran maritim, sehingga PMD dimaksudkan adalah visi Indonesia untuk menguasai jalur pelayaran maritim dunia. Kelompok ini cenderung menerjemahkan PMD menjadi Global Maritime Nexus atau GMN.

Poros Maritim Dunia (PMD) harus disepakati dahulu apakah sebagai geopolitiki atau doktrin atau visi atau grand strategy. Pandangan penulis, lebih cenderung menempatkan PMD sebagai geopolitik karena PMD menempatkan rute pelayaran dan sentra sumber daya alam sebagai elemen pentingnya. Menurut Grygiel, 32 geopolitik menjelaskan distribusi geografis dari pusat sumber daya dan rute pelayaran. Lebih rinci lagi, Poros

Maritim Dunia (PMD) dapat dianggap sebagai respons Indonesia dalam dinamika geopolitik di Indo-Pasifik, dimana posisi geografi Indonesia berada tepat di tengah-tengah Indo-Pasifik. Jika rakyat Indonesia secara umum ingin mendapat porsi lebih dari manfaat perekonomian berbasis maritim di Indonesia, maka budaya dan sikap mentalnya terhadap maritim harus berubah. Maritim merupakan bagian integral dari identitas dan potensi kemakmuran bagi masyarakat di Indonesia. Karakter maritim yang berciri dinamis, egaliter, dan pantang menyerah perlu terus ditumbuh-kembangkan. Apabila ini terus dilakukan secara konsisten dan berkesinambungan, bukan tidak mungkin bangsa Indonesia akan kembali menemukan jati dirinya dalam dua-tiga generasi ke depan sebagai bangsa maritim. Perubahan sikap-mental ini harus diprogramkan melalui pendidikan formal dan informal.

Kalau zaman dahulu leluhur bangsa Indonesia dapat tampil sedemikian hebat, seharusnya bangsa Indonesia saat ini bisa mengulangi kehebatan leluhurnya. Harus diakui, masih banyak persoalan bangsa ini mulai dari yang kelas berat seperti pudarnya nilai-nilai Pancasila, sampai dengan yang kelas ringan seperti budaya mencari kesenangan secara instan. Disinilah perlunya bangsa Indonesia melakukan revolusi mental dengan penuh kesadaran kembali ke jati diri Pancasila.

DAFTAR PUSTAKA

- Adelle, N. (2014) Jokowi Spells Out Vision For Indonesia's (Online), Centre for Strategic and International Studies, 26 November. Tersedia di [Diakses 2 November 2017].
- Agastia, G.B.D & Perwita, A.A.B. (2015). Jokowi's Maritime Axis: Change and Continuity of Indonesia's Role in Indo-Pacific. *Journal of ASEAN Studies* 3.
- Arsana Made, Amri Ahmad, Mubarak Zaki. (2019). Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.
- Bakrie, C.R. (2015) Poros Maritim dalam Perspektif Geostrategi, Geopolitik dan Geoekonomi (Online). Tabloid Diplomasi, 4 Oktober. Tersedia di: [Diakses 5 November 2017].
- Bappenas (2015) Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015-2019. Jakarta: Direktorat Transportasi Bappenas. Berita Satu (2016) Tol Laut, Strategi Jokowi Wujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia (Online).
- Burger, 1962. Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia I. Pradjaparamita. Jakarta.
- Chen, J. et.al. (2014) New Perspectives on Indonesia: Understanding Australia's Closest Asian Neighbour. Perth: Perth USAsia Centre. Dijk, C.V.,
- Dam, Syamsumar, Politik Kelautan, Jakarta, 2010
- De Mheen, P.V & Bloem, M. (2015). *Indonesia Maritime Hotspot*. Den Haag: Maritime by Holland.
- Dillenia I, Hasanah N. (2019). Sejarah dan Politik Maritim Indonesia, in S. Widjaja dan Kadarusman (eds), Seri Buku Besar Maritim Indonesia. Amafrad Press. Jakarta.
- Djalal, H. (2013). Maritime confidence building measures in the South China Sea conference.
- (2013). Negara Kepulauan menuju Negara Maritim, Jaakarta IDHILL.
- Darmawijaya,(2010). Kesultanan Islam Nusantara, Pustaka Al-Kautsar. Jakarta.
- Dam, S. (2010). *Politik kelautan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Gindarsah, I. (2014). Politics, Security and Defence in Indonesia: Interactions and Interdependencies. *National Security College Issue Brief*, May 4, pp. 25-32.
- Fajriah, L.R. (2016) Rizal Ramli Beberkan Hasil Pembangunan Poros Maritim Jokowi (Online). Sindonews, 29 Maret. Tersedia di: [Diakses 28 November 2017].
- Gindarsah, I. (2014). Politics, Security and Defence in Indonesia: Interactions and Interdependencies. *National Security College Issue Brief*, May 4, pp. 25-32.
- Hardiana, I. & Trixie, B. (2014). Potensi Indonesia sebagai Negara Maritim (Online). Sekretariat Kabinet RI, 21 Oktober. Tersedia di: Diakses 7 November 2017].
- Halimi J Ahmad (2020).Penguasaan maritim dan aktivitas perdagangan. *Ijistra*.2020.23Vol. 1, No. 1,

- Hall, D.G.E. (1988), Sejarah Asia Tenggara, Usaha Nasional Surabaya:
- Indrawati, dkk. Diplomasi Maritim Indonesia dalam Kerangka Politik Luar Negeri Bebas Aktif, Prosiding Venas AIHII Vol 9.
- Junttila, K. & Weatherby, C. (2014) Indonesia's Global Maritime Nexus: Implications for Illegal Fishing (Online). Stimson, 19 September. Tersedia di: [Diakses 14 November 2017].
- Kadar, A. (2015). Pengelolaan Kemaritiman Menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. *Jurnal Keamanan Nasional* 1(3)
- Kartika, S.D. (2014). Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum. *Jurnal Negara Hukum*.
- Kurnia, Ida. (2017), Aspek Nasional dan Internasional Pemanfaatan Surplus Perikanan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Sinar Grafika, Jakarta.
- Leatemia, Wilshen (2022). Urgensi Pengaturan Zona Tambahan dan Implikasinya Kepada Indonesia Sebagai Negara Kepulauan, Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia Vol 7 no 9.
- Leong, H. K., & Ku, S. C. (2005). China and Southeast Asia: Global Changes and Regional Challenges. Singapore: ISEAS. Liputan 6. (2016). Kemenhub Resmikan 21 Pelabuhan di Maluku (Online). Tersedia di: [Diakses 7 November 2017].
- Mandi, N.B.R. (2017). Development of Ferry Port as a Complement of "Tol Laut": Case Study on Ferry Port of Ketapang. *International Refereed Journal of Engineering and Science* 6(3).
- Matondang Erlinda (2015). Pengaruh String of Pearl Tiongkok terhadap Pencapaian MP3EI dalam Konteks Pasar Bebas Asean 2015. *Jurnal Pertahanan* Desember 2014, Volume 4, Nomor 3.
- Najeri, M. Syahrin, Kebijakan Poros Maritim Jokowi dan Sinergitas Strategi Ekonomi dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, Vol. 3, No. 1 (Januari-Juni 2018) 1-17. Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur.
- Tarigan I Muhamad, 2018, 'Implementation of Countermeasures Effort of Illegal Fishing in Indonesia (Case Study on Sinking the FV Viking Vessel), JILS (Journal of Indonesian Legal Studies).
- Taqiyuddin Muhammad, (2011). Daulah Shalihiyah di Sumatera; Ke Arah Penyusunan Kerangka Baru Historiografi Samudra Pasai..
- Muhamad, S.V. (2014). Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia. *Info Singkat Hubungan Internasional* 6(21), pp. 5-8. Nugraha, M.H.R. & Sudirman, A. (2016). Maritime Diplomacy Sebagai Strategi Pembangunan Keamanan Maritim Indonesia. *Jurnal Wacana Politik* 1(2).
- Nainggolan, Partogo (2014). Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo Dan Implikasi Internasionalnya (Maritime Axis Policy and Its International Implications) (P3DI) Sekretariat Jenderal DPR RI (Jurnal) *Politica* Vol. 6 No. 2 .

- Nugroho, D. Irwan (2010). *Meluruskan Sejarah Majapahit*. Yogyakarta: Ragam Media. Jakarta: Balai Pustaka.
- Parthiana I. Wayan (2005) *Landas Kontinen dalam Hukum Laut International*, Mandar Maju.
- Paskarina, C. (2016). Wacana Negara Maritim dan Reimajinasi Nasionalisme Indonesia. *Jurnal Wacana Politik* 1(1), pp 1-18.
- Percival, B. (2015). *Indonesia's New Maritime Ambitions: Implications for U.S.-Indonesian Engagement*. Tersedia di: [Diakses 7 November 2017].
- Pradhani S Intaning (2017) *Sejarah Hukum Maritim Kerajaan Sriwijaya dan Majapahit dalam Hukum Indonesia Kini*. Lembaran sejarah Vol. 13 No. 2
- Presiden RI (2015) *Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia* (Online). Tersedia di: [Diakses 1 Desember 2017].
- Prihartono, B. (2016) *Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015* (Online), Bappenas. Tersedia di [Diakses 7 November 2017].
- Republika (2017) Rizal Ramli: Poros Maritim Jokowi Bukan Mimpi, Sudah Terasa Dampak Positifnya (Online). Tersedia di: [Diakses 2 Oktober 2017].
- 16 *Indonesian Perspective*, Vol. 3, No. 1 (Januari-Juni 2018) 1-17
- Al Syahrin, *Kebijakan Poros Maritim Jokowi*
- Renstra BPPP Medan 2020-2024.
- Samiaji, Ranu (2015), 'Harmonisasi Kewenangan Lembaga Negara Dalam Menanggulangi Tindak Pidana Illegal Fishing Di Perairan Indonesia', *Kumpulan Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum*.
- Santoso, Purwo. (2001). "Merajut Kohesi Nasional: Etno-nasionalisme dan Otonomi Daerah dalam Proses Demokratisasi". *Jurnal Sosial Politik* Vol. 4.
- Sitorus, Hasan. (2015). *Membangun Maritim dan Perikanan*. Lieratur, Jakarta.
- Susetyorini, (2019) *Kebijakan Kelautan Indonesia dalam Perspektif UNCLOS*, Jilid 48 No.2, April 2019, Halaman 164-177, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Semarang
- Supandi, Ade (2018). *Fondasi Negara Maritim*, Yayasan Pustaka Nasution, Jakarta.
- Sukma, R. (2014) *Gagasan Poros Maritim* (Online), Centre of Strategic and International Studies, 21 Agustus. Tersedia di: [Diakses 29 November 2017].
- Sutisna, M. (2017) *Visi Poros Maritim: Mimpi, Cita-Cita dan Realitanya* (Online). Monitor, 24 Agustus. Tersedia di: [Diakses 4 November 2017].
- Tanaka, Yoshifuni , *Predictability and Flexibility in the Law of Maritime Delimitation*, (North America (USA and Canada): Oxford and Portland, Oregon, 2006).
- Tarigan, Muhamad, (2015), *Upaya konservasi Indonesia atas Sumner daya Ikan dilaut*. *Jurnal Ilmu Hukum* Volume 9 No. 4, Universitas Gajah Mada.
- Wardhana, W. (2016). *Poros Maritim: Dalam Kerangka Sejarah Maritim Dan Ekonomi Pertahanan*. *Jurnal Masyarakat & Budaya* 18(3).

TENTANG PENULIS



Dr. Freddy Johanis Rumambi M.M. Dosen Pasca Sarjana Magister Manajemen di FE Institut Bisnis dan Multimedia ASMI Jakarta.

Riwayat Pendidikan:

- Doktoral Ilmu Kependudukan dan Lingkungan Hidup (S3) - Universitas Negeri Jakarta.
- Magister Manajemen (S2) - Sekolah Tinggi Manajemen Labora.
- Sarjana (S1) Manajemen Dunia Usaha - Universitas Negeri Manado.

Karya ilmiah yang dipublikasikan oleh penulis, antara lain sebagai berikut:

- Mengatasi Kerusakan Ekosistem Terumbu Karang: Metode Dan Aplikasi. Buku Referensi. 2022
- The Habituation Of Landslide Disaster Mitigation Literacy To Elementary School Students On Slopes Of Mount Salak, Indonesia. Journal of Positive

School Psychology 6 (8), 6702-6717

- Apakah Kepuasan Pelanggan Shopee Bergantung pada Voucher Diskon dan Gratis Ongkir?, JMBA Jurnal Manajemen dan Bisnis 8 (02), 88-100
- Pengaruh Motivasi dan Disiplin Kerja terhadap Kinerja Karyawan pada Badan Pusat Statistik Kota Jakarta Selatan Pasca Era Pandemi COVID-19, MBA Jurnal Manajemen dan Bisnis 8 (02), 52-58
- Analysis Of Connectivity Indonesia's Maritime Global Axis Policy With One World One Belt Road China. Journal Online of Indonesian Defense University, 2021.
- Teaching strategy of ecosystems in Jakarta for elementary school students. Utopía y Praxis Latinoamericana 26 (3), 2021.
- The Best Counseling Methods for Fishermen in Overcoming Coral Reef Ecosystem Damage in Pasawaran Regency, Journal Psychology and Education 58 (2), 2021.
- Coastal Community Preparedness For Tsunami In North Lombok. Journal Psychology and Education 58 (2), 2021.
- Pengaruh Ship Operation, Kesiapan Alat Bongkar Muat dan Pelatihan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat di PT Jakarta Internasional Container, Jurnal Magister Manajemen IBM Asmi.
- Pengaruh Komunikasi dan Sumber Daya terhadap Keamanan Informasi di Badan Cyber Operation Center Pusat Data dan Informasi Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, Jurnal Unhan 2019.

- Evaluasi Kesiapsiagaan Batan Menghadapi Kegagalan Teknologi Nuklir Melalui Penerapan Occupational Health and Safety Assessment Series (OHSAS) 18001. *JURNAL SAINS TEKNOLOGI & LINGKUNGAN*, 2019.
- *Social Economic Resilience in Facing Land and Forest Fire Disaster (Case Study in South Sumatra Province)*, Jurnal Terapan Manajemen dan Bisnis, 2018.
- *Analysis Of Connectivity Indonesia's Maritime Global Axis Policy With One World One Belt Road China*, Jurnal Unhan, 2018.
- Penggunaan SIG Untuk Mendapatkan Indeks Kesesuaian Lokasi TNI AL Berdasarkan Pendekatan Ancaman Keamanan Teluk Jakarta, Jurnal Unhan, 2018.