

BIODATA PENULIS

Dr. Drs. Harun Umar., M.Si, dilahirkan di Ternate, Maluku Utara pada tanggal 23 Desember 1953. Meraih Gelar Doktor dalam bidang Ilmu Politik pada tahun 2019 di Universitas Nasional.

Sejak tahun 1983 mulai mengajar di Fakultas Ilmu Politik Universitas Nasional hingga sekarang. Minat mengajar / menjadi dosen mulai tertarik sejak masih mengikuti perkuliahan. Beberapa artikel yang pernah dimuat di Jurnal luar dan dalam cukup banyak. Kegemaran menulis di jurnal atau pun di media elektronik sangat disukainya sebagai mengisi kekosongan waktu dikala sibuk-sibuknya pada saat itu sebagai PNS di Kementerian Sekretaris Negara.

Hingga sekarang penulis masih aktif mengajar di Universitas Nasional, dan juga menjabat sebagai Kepala Lembaga Penerbitan Universitas Nasional (LPU-UNAS). Aktif mengikuti berbagai seminar dalam dan luar negeri. Penulis pernah Mengemban kuliah di University Carlington, Canada pada tahun 1999 Kjian GM dan Public Policy.

ISBN 978-623-7376-51-4



9 786237 376514

DR. DRS. HARUN UMAR, M.SI

POLITIK KEBIJAKAN POROS MARITIM

DR. DRS. HARUN UMAR, M.SI

POLITIK KEBIJAKAN
POROS MARITIM

DR. DRS. HARUN UMAR, M.SI

POLITIK KEBIJAKAN POROS MARITIM



Perpustakaan Nasional RI : *Katalog Dalam Terbitan (KDT)*
Copyright : **Dr. Drs. Harun Umar, M.Si**

POLITIK KEBIJAKAN POROS MARITIM

Editor : Dr. Drs. Harun Umar, M.Si
Penata Letak/Cover : LPU-UNAS

Cetakan Pertama : 2020
ISBN : **978-623-7376-514**

Hak Cipta dilindungi oleh Undang-Undang.

Penerbit :
Lembaga Penerbitan Universitas Nasional (LPU-UNAS)
Jl. Sawo Manila, No. 61. Pejaten. Pasar Minggu.
Jakarta Selatan. 12520. Telfon : 021-78837310/021-7806700
(hunting). Ex. 172. Fax : 021-7802718
Email : bee_bers@yahoo.com

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur alhamdulillah akhirnya penulis banyak mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam melakukan penelitian ini. Buku yang berjudul **Kebijakan Politik Poros Maritim** merupakan karya penulis sendiri yang telah diselesaikan dengan memakan waktu yang cukup lama kurang lebih 1,5 tahun yang lalu. Didalamnya akan dikupas tentang Indonesia bahwa Negara Indonesia adalah negara di Asia Tenggara yang dilintasi garis khatulistiwa dan berada di antara benua Asia dan Australia serta Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dan juga merupakan negara berpenduduk terbesar keempat didunia dan terdiri dari berbagai suku, bahasa dan agama yang berbeda-beda sebagai suatu bangsa yang besar. Selain itu memiliki masalah yang besar khususnya ditinjau dari masalah politik bangsa sehingga diperlukan pengelolaan yang mengedepankan politik persatuan bangsa bukan politik yang memecah belah bangsa.

Kebijakan Politik Indonesia mengenai Poros Maritim Merupakan sebuah kebijakan politik komprehensif dan sangat potensial bagi negara Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kebijakan Politik tersebut mengasumsikan bahwa wilayah maritime merupakan kekuatan nasional selain aspek wilayah daratan.

Kondisi inilah yang dimanfaatkan oleh Joko Widodo dengan mencanangkan kebijakan politik poros maritimnya yang menunjukkan kecirikhasan orientasi model kebijakan luar negeri Indonesia di era Joko Widodo. Dengan bertumpu pada akses berbatasan langsung dengan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik membawa Jokowi ingin mengembalikan Indonesia kepada identitas semula yakni negara kepulauan dengan basis budaya maritime terhadap 17.000 pulau lebih yang dimiliki Indonesia, karena sampai lahirnya Deklarasi Djuanda pada tahun 1957 Indonesia belum mampu melaksanakan kedaulatan negara, khususnya mengenai maritime Indonesia sebagai negara

keulauan yang diatur kemudian oleh UNCLOS Tahun 1982 dan baru diratifikasi pada Tahun 1985.

Sekali lagi pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang mendalam kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan penelitian ini. Atas kekurangan dan ketidaklengkapan penelitian ini, maka penulis mengharapkan kritik dan saran untuk kelengkapan dan penyempurnaannya dalam Buku ini.

Jakarta, Agustus 2020
Penulis,

Dr. Drs. Harun Umar, M.Si

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	iii
BAB I : PENDAHULUAN	1
1. Pendahuuan.....	1
2. Posisi Geografis	8
3. Kedaulatan Negara dan Wilayah	34
4. Kerangka Pemikiran	37
4.1. Keamanan Laut	45
4.2. Pertahanan Laut.....	46
4.3. Perikanan Ilegal	47
4.4. Teori Aktor Rasional	50
4.5. Kajian Literatur	52
4.6. Teori Geopolitik dan Keamanan Nasional	67
4.7. Teori Kedaulatan Negara	73
4.8. Konsep Penangkal dan Ancaman Batas Negara	74
4.9. Politik Poros Maritim	80
4.10.Konsep Kedaulatan Maritim	81
BAB II : TINJAUAN HISTORIS KEMARITIMAN INDONESIA	90
2.1. Sejarah Perkembangan Batas Negara Indonesia dan Wilayah Nusantara	90
2.2. Negara Bahari : Geografis dan Historis	92
2.3. Konsep Batas laut Pada Masa Akhir Pemerintah Kolonial Belanda	95
2.4.Konsep Batas Laut dalam Kemelut Kemerdekaan	98
2.5. Menelusuri Batas Wilayah Perkembangan Laut	110
2.6.Kedaulatan Negara Pada Saat Kemerdekaan Indonesia	116
2.7. Lahirnya Deklarasi Djuanda Desember 1957.....	116
2.8. Gagasan Soekarno Tentang Trisakti.....	118
2.9. Pengaruh Geopolitik	120
2.10.Geopolitik dan Stratgegi	123
2.11.Doktrin Kebijakan Maritim Untuk Menjaga	

2.12. Kebijakan Poros Maritim Sebelum Presiden Jokowi.....	134
------------------------------------------------------------	-----

BAB III : KEBIJAKAN POLITIK POROS MARITIM 151

3.1 Pembangunan Infrastruktur Maritim	152
3.2. Pilar Sumber Daya Laut dan Pengembangan Ind. Maritim	160
3.3. Pilar Kebijakan Pertahanan dan Keamanan Maritim	170
3.4. Hambatan Kebijakan Politik Poros Maritim	171
3.5. Strategi Kebijakan Politik dan Keamanan Maritim	175
3.6. Kedaulatan Negara dan Keamanan Maritim	188
3.7. Sistem Pertahanan Laut dan Bakamla	192
3.8. Pertimbangan Dalam Pertahanan dan Keamanan Maritim	207
3.9. Keamanan Maritim dan Regional	217

**BAB IV : PENCAPAIAN IMPELEMENTASI KEBIJAKAN
POLITIK POROS MARITIM..... 226**

4.1. Langkah Pencapaian Implementasi Tiga Pilar	228
4.2 Pencapaian Implementasi Pilar Infrastruktur	236
4.3 Pencapaian Implementasi Pertahanan Keamanan Maritim	239
4.4. Faktor Hambatan dan Tantangan Dalam Poros Maritim	245
4.5. Upaya Pemerintah untuk Mewujudkan Poros Maritim.....	276

BAB V : PENUTUP..... ` 291

5.1. Kesimpulan	291
Daftar Pustaka.....	311

BAB I

PENDAHULUAN

1. Pendahuluan

Kebijakan nasional Indonesia mengenai **geopolitik maritim** merupakan sebuah kebijakan politik paling komprehensif dan sangat potensial bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Kebijakan Jokowi tersebut mengasumsikan bahwa wilayah maritim merupakan kekuatan nasional selain aspek wilayah darat, Udara dan laut.* Berkaitan dengan kebijakan politik tersebut, **Menurut** pemikiran **Friedrich Ratzel** bahwa negara diidentikkan seperti manusia yang butuh ruang untuk hidup dan mengelola ruang tersebut sebagai bagian dari keamanan dan pertahanan hidup negara. Indonesia yang posisi strategis diantara dua samudera dan dua benua sebagai negara kepulauan, bisa menjadi *heartland atau poros (axis)* dengan orientasi pada geopolitik maritim Indonesia.

Realitas ini menunjukkan bahwa ada relativitas hubungan antara negara dengan lingkungan tempat hidupnya atau wilayah geografi Indonesia. Menurut Mahzab Ratzel menjelaskan bahwa faktor alam atau geografi akan berpengaruh pada kebijakan politik negara atau “*the state political power*”. Mahzab Ratzel (1844-1904) *menganggap pengaruh letak geografi (letak, luas, bentuk, sumber daya manusia, sumber daya alam) merupakan faktor penentu atau indikator tumbuh dan berkembangnya suatu negara (organisme hidup).*

Anggapan Ratzel bahwa konstelasi politik dunia akan didominasi antara negara-negara maju maritim dan kontinental dalam menguasai dunia bahkan Ratzel menyatakan bahwa Samudera Pasifik adalah kehidupan masa depan negara. Friedrich Ratzel sebagai bapak ilmu geopolitik Jerman terhadap ancaman bagi “space and location” yang fokusnya pada Space(Raum) and Location(lage).¹

¹ Pandangan dan Pemikiran(Friedrich Ratzel), The German “Father” of political geography., 2015,Geopolitics,Published by Rowman and Littlefield,Maryland,USA,p.17.

Kondisi ini merupakan keunggulan Wilayah Indonesia oleh Jokowi ditindaklanjuti dengan munculnya kebijakan poros maritimnya yang menunjukkan kecirikhasan orientasi model kebijakan luar negeri Indonesia di era Jokowi. Dengan bertumpu pada akses berbatasan langsung dengan Samudera Hindia dan Samudera Pasifik membawa Jokowi ingin mengembalikan Indonesia kepada identitas semula yakni sebagai negara kepulauan dengan basis budaya maritim dengan Wawasan Nusantara disertai dengan segala kepemilikan potensi maritim terhadap 17.524 pulau lebih yang dimiliki Indonesia.

Lahirnya Deklarasi Djuanda pada tahun 1957 belum mampu kita melaksanakan dan meletakkan sebagai negara maritim, khususnya mengenai maritim Indonesia sebagai negara kepulauan (Archipelago State) yang diatur kemudian oleh UNCLOS tahun 1982 dan baru diratifikasi pada tahun 1985.

Kemudian pada *debat Capres dan Cawapres tahun 2014* yang lalu kebijakan politik luar negeri Jokowi diarahkan pada unsur :

- (1) Membangun identitas budaya maritim dengan mengedepankan praktek diplomasi dan kerjasama antar negara,
- (2) Meningkatkan peran global berbasis pada *diplomasi middle power*,
- (3) Memperluas keterlibatan kerjasama di kawasan Indo-Pasifik,
- (4) Mempertajam diplomasi publik antara negara-negara di kawasan Asia Tenggara, terutama Pulau Natuna dan konflik Laut China Selatan sebagai kawasan penguasaan perebutan wilayah antar “state clame” di antara negara-negara ASEAN.

Beberapa pilar tersebut di atas, menunjukkan bahwa konsep kebijakan luar negeri Jokowi cenderung masih bersifat *million friends zero enemy* dengan tidak meninggalkan secara mutlak berdasarkan pada konsep SBY. Dengan masih menjadikan kerjasama bilateral melalui peran diplomasi secara massive untuk memperluas jangkauan

kerjasama yang lebih luas antar negara dan regional, sehingga menginginkan peran Indonesia dalam dunia internasional.²

Kebijakan politik dalam negeri Indonesia di era Jokowi terlihat jelas dari lembar visi dan misi pada waktu symposium nasional tanggal 11 Maret 2014 yang dicanangkan dengan *buku Jalan Kemandirian Bangsa (2014)* yang orientasi kebijakan politik Jokowi pada geopolitik maritime Indonesia. Konsep ini mengadopsi **teori Geopolitik Alfred Thayer Mahan** sebagai pelopor orientasi maritim yang membuktikan bahwa kekuatan laut merupakan instrumen negara untuk menguasai dunia dalam paradigma geopolitik maritim. Kalau kita mengkaji lebih jauh bahwa tujuan utama dari pergeseran geografis terhadap geopolitik Indonesia dianggap hal yang sangat penting sebagai mana disampaikan Ratzel bahwa “seapower is the vital growth, prosperity and security”. Pemikiran Ratzel ini berhubungan dengan kekuatan laut berdasarkan pada pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan/kemakmuran dan keamanan sebagai dimensi yang utama.

Kesungguhan Pemerintah untuk mengkapitalisasi potensi maritim nasional didukung oleh **terbentuknya Badan Keamanan Laut melalui Peraturan Presiden No. 178 Tahun 2014** sebagai turunan dari UU nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan serta terbentuknya Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Sumberdaya RI sesuai Inpres Nomor 10 Tahun 2015. Terbentuknya dua instansi tersebut yakni Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman yang membawahi empat Kementerian yakni Kementerian ESDM, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Pariwisata, Kementerian Perhubungan sebagai tugas pokoknya.

Pemerintah sangat fokus pada pembangunan poros maritime dan ingin melihat kembali wilayah maritime utama sebagai sumber kekuatan dan kekayaan laut dan pendapatan ekonomi nasional yang perlu di jadikan internasionalisasi dengan keamanan laut masih belum terintegrasi dan masih terjadi diferensiasi, bukan dalam bentuk parsial dalam pengawasan keamanan laut..

² Komisi Pemilihan Umum Republik Indonesia, 2014, *Visi-Misi Jokowi-JK*, KPU : Jakarta.

Jokowi membawa Indonesia dalam paradigma Kelautan menjadi Poros Maritim atau “**Axis Maritime**”(Poros Maritim), dimana menginternasionalisasi isu POLITIK domestik menjadi “*marketing power*” politik dalam persaingan antara bangsa. Dalam pidato kenegaraannya dalam beberapa KTT seperti di Beijing dan KTT Asia Afrika di Jakarta.³ Dalam *lima pilar kebijakan geopolitik* maritim terkait mengembangkan kembali budaya maritim, membangun infrastruktur maritim(Tol Laut), mengkapitalisasi sumberdaya maritim(Ekonomi Kelautan), diplomasi maritim serta pertahanan atau keamanan maritim adalah bukti nyata Jokowi membawa Indonesia pada arah kebijakan politik maritim, khususnya konektivitas pada pembangunan Tol Laut sebagai salah satu pilar dari Nawacita (9 agenda prioritas) pemerintahan Jokowi dan Trisakti yang digagas oleh pemikiran presiden Soekarno tentang bagaimana bangsa ini menguasai laut dan kemudian presiden Joko Widodo mengembangkan program kerja dengan Nawacita (9 agenda kerja).

Arah kebijakan politik Jokowi membawa Indonesia memasuki abad “*geopolitics*” maritim di kawasan domestik dan ASEAN yang selama ini kekuasaan atau wilayah laut di wilayah Asia Tenggara lebih didominasi oleh keinginan pemerintah China (Tiongkok) khususnya daratan, di laut China Selatan dan Pulau Natuna. Konsep ini didapat mentransformasi sifat negara yang *libensraum*, dimana setiap negara berlomba memperebutkan kekuasaan dominasi baik negara kecil maupun negara besar dalam spasial dunia.⁴

Pendekatan ini mengacu pada hubungan keseluruhan antara politik dan geografi, ekonomi dan secara khusus berkaitan dengan kebijakan politik suatu negara. Menurut Knox Paul bahwa “*is the state’s power to control space and territory and shape foreign policy of individual states and international political relations.*”⁵ Hal ini ada

³ Konperensi Asia Afrika Tingkat Tinggi ke 60 Tahun 2015, Jakarta & Bandung tentang Deklarasi Penguatan Kemitraan Strategis

⁴ Bukti kuat Cina memperkuat Armada Kapal Induk dan Peningkatan anggaran militer setiap tahun

⁵ Makmur Suprianto, 2014, *Tentangmu Pertahanan*, Yayasan Obor Indonesia: Jakarta, h. 358.

korelasi dan kaitan antara ruang kontrol, teritorial, kebijakan luar negeri dan hubungan politik internasional.

Kebijakan politik Poros Maritim Jokowi didukung dengan pernyataan Menteri Kelautan dan Perikanan RI bahwa dengan berkembangnya laut untuk kebutuhan APBN Indonesia dari sumber daya kelautan dan perikanan saja sudah cukup untuk dimaksimalkan sebagai sumber anggaran negara, selain pajak, sumber minyak dan gas bumi. Perlu dicatat bahwa menurut Pakar Hukum Laut Hasjim Djalal mengemukakan bahwa negara maritim tidak sama dengan negara kepulauan. Negara maritim adalah negara yang mampu memanfaatkan potensi dan sumber daya laut, walaupun negara tersebut mungkin tidak memiliki banyak laut, tetapi mempunyai kemampuan teknologi, ilmu pengetahuan, peralatan, dan lain-lain untuk mengelola dan memanfaatkan laut tersebut, baik ruangnya maupun kekayaannya dan letaknya posisi yang strategis Indonesia diantara dua samudera.⁶

Kebanyakan negara kepulauan atau negara dengan banyak pulau yang belum menjadi negara maritim, karena belum mampu memanfaatkan laut yang sudah berada di dalam kekuasaannya. Sebaliknya, banyak negara yang tidak mempunyai laut atau lautnya sangat sedikit tetapi mampu memanfaatkan laut tersebut untuk kepentingannya. Misalnya negeri Belanda, Spanyol dan Portugis yang lautnya sangat kecil mampu menjelajahi Samudera Hindia dan kolonial Belanda menjajah Indonesia hingga ratusan tahun.

Menurut Hasjim Djalal, Indonesia sedang menuju kembali jati dirinya atau bercita-cita menjadi negara maritim karena di masa lalu pernah menjadi negara maritim seperti di zaman Sriwijaya dan Majapahit. Di masa itu, bangsa Indonesia malah menjelajah jauh sampai ke Afrika Timur (Madagaskar) dan ke Pasifik Selatan.⁷ Pernyataan Hasyim Djalal ini mengisyaratkan bahwa selama ini kapita kapitalisasi sumber daya maritim tidak dikelola secara komprehensif dan integral. Akibatnya kerugian-kerugian material maupun non

⁶ Lihat tulisan Hasyim Jalal dalam Buku Jalan Kemandirian Bangsa, 2014, h. 54-73 dan bab 2 Geopolitik Indonesia sebagai Negara Maritim (h. 105-165).

⁷ Dikutip dari *Seminar Nasional dan Sosialisasi Hukum Laut Kerjasama Kemenlu RI dan Fakultas Hukum UNHAS*, Ruang Senat UNHAS 18 Mei 2013.

material terhadap letak struktur geopolitik maritim Indonesia yang strategis justru belum menunjukkan hasil yang signifikan. Kerugian-kerugian tersebut berupa letak yang strategis justru menimbulkan ancaman potensial terhadap wilayah NKRI baik dari sumber daya maritim itu sendiri maupun ancaman terhadap kedaulatan negara. Oleh sebab itu, kebijakan yang tepat menggarap potensi maritim sebagai sumber daya nasional menjadi *marketing power* untuk dikelola dengan baik tentunya untuk kepentingan pembangunan ekonomi dan kelautan nasional sangat penting.

Di lain pihak persoalan keamanan, keselamatan, dan penegakan hukum di laut masih terdapat tumpang tindih antar instansi pemerintah masih menjadi masalah dalam dunia kemaritiman Indonesia sejak jaman kemerdekaan. Indonesia belum juga mampu menunjukkan eksistensinya dalam sebuah sistem penyelenggaraan pemerintahan negara di laut yang efektif dan efisien. Sistem penyelenggaraan pemerintahan negara belum efektif karena penyelenggaraan keamanan laut saat itu belum mencapai hasil yang diharapkan dan efisien karena sumber daya yang digunakan untuk mencapai tujuan dinilai tidak sebanding dengan hasil yang dicapai.

Sejak awal, pasangan Jokowi-JK memiliki visi misi untuk membangun sistem maritim Indonesia yang telah tertinggal. Tujuannya adalah meningkatkan konektivitas ekonomi antarpulau yang seringkali tidak dikelola dengan baik. Pasangan Joko Widodo dan Jusuf Kalla menjadikan maritim sebagai kekuatan untuk mewujudkan keamanan nasional, mewujudkan kemandirian ekonomi dan sumber daya maritim sebagai bagian terpenting dalam menjaga Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) sehingga memperkuat sejalan dengan Wawasan Nusantara.

Presiden RI Joko Widodo memaparkan lima pilar utama Poros Maritim Dunia yang akan diwujudkan Indonesia melalui agenda pembangunan di hadapan para tumpalannya pada Pertemuan Puncak Asia Timur (EAS) di Nay Pyi Taw, Myanmar.⁸ Indonesia akan menjadi Poros Maritim Dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudera,

⁸ Pertemuan Puncak Asia Timur (13/11/2014) dan Pidato Presiden Jokowi di Myanmar Tahun 2014 tentang poros maritim dunia(PMD)

sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa. Agenda pembangunan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia ini memiliki lima pilar utama.

Agenda pembangunan untuk mewujudkan Poros Maritim Dunia ini memiliki lima pilar utama. Kelima pilar itu adalah, *pertama*, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia. Sebagai negara yang terdiri dari 17 ribu pulau, bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana kita mengelola samudera. *Kedua*, komitmen untuk menjaga dan mengelola sumber daya laut, dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut, melalui pengembangan industri perikanan, dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Kekayaan maritim kami akan digunakan sebesar-sebesarnya untuk kepentingan rakyat kami. *Ketiga*, komitmen untuk mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun Tol Laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim.

Keempat, diplomasi maritim yang mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerjasama di bidang kelautan. Bersama-sama kita harus menghilangkan sumber konflik di laut, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut. Laut harus menyatukan, bukan memisahkan kita semua ujar Jokowi. Pilar *kelima*, adalah membangun kekuatan pertahanan maritim. Menurut Jokowi, hal ini diperlukan sebagai upaya menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim agar menjadi bentuk tanggung jawab kami dalam menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.⁹

Dalam konteks Poros Maritim Dunia, penekanan kekuatan pertahanan maritim akan mengarah pada pembangunan postur kekuatan matra laut dan udara. Sedangkan kekuatan matra darat memiliki peran strategis sebagai kekuatan pertahanan pesisir dan pertahanan lapis dalam atas lokasi-lokasi strategis aspek kemaritiman, seperti pelabuhan laut, pembangkit listrik, jalur utama transportasi darat; selain tugas

⁹ Diolah dari Buku Kemaritiman Indonesia, Problem Dasar Strategis Maritim Indonesia. Cakra Studi Global Strategi dan Intelegensia Media, 2015

pokoknya menjaga keutuhan wilayah daratan Indonesia secara umum. Penetapan peran angkatan darat ini memiliki nilai yang strategis untuk Indonesia, karena garis pantai Indonesia sangatlah panjang. Sehingga tugas pertahanan pesisir sudah selayaknya disandang kepada angkatan darat yang memiliki jumlah personil yang paling banyak jika dibandingkan dengan angkatan lain. Doktrin pertahanan pesisir yang membutuhkan sistem persenjataan dan keamanan laut / keamanan maritim khusus pun perlu untuk lebih dikaji secara mendalam sesuai kewenangannya antara oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan, TNI Angkatan Laut dan Bakamla yang masih-masing instansi tersebut sangat berbeda.

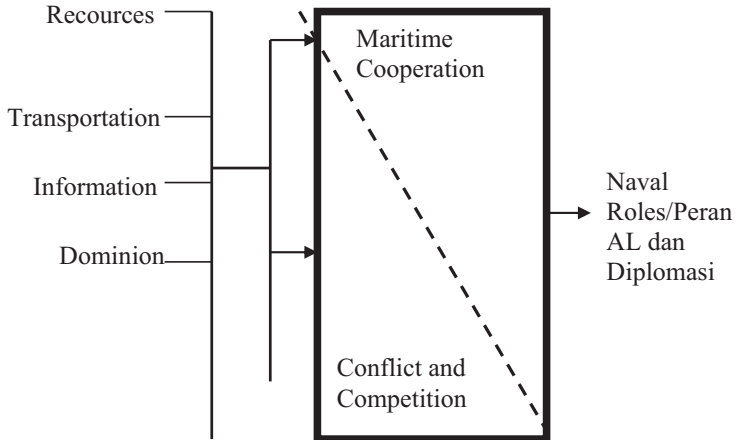
2. Posisi Geografis

Posisi geografis dan geopolitik mengisyaratkan bahwa Indonesia harus membangun kekuatan laut untuk pengakuan kedaulatan dan kemakmuran bangsa. Pembangunan Indonesia semestinya tidak hanya didasarkan pada potensi sumberdaya alam saja, tetapi juga didasarkan pada posisi geografis antara 2 (dua) benua dan 2 (dua) samudera yang dimiliki oleh Indonesia. Perubahan pandangan terhadap masalah kelautan harus diikuti dengan kebijakan politik yang jelas bagaimana Indonesia hidup dari laut dan dengan laut Indonesia akan diperhitungkan sebagai negara bangsa.

Oleh sebab itu, kepentingan nasional Indonesia sebagai kekuatan utama dan lewat pelayaran dan perdagangan laut harus menjadi patokan utama dalam membangun dan memperjuangkan tujuan nasional. Kepentingan nasional adalah diterminan penting dalam upaya menjaga dan melindungi sumberdaya alam laut yang akan mewarnai kompetensi, konflik sumber daya kelautan dan kerjasama antar negara di kawasan Asia Tenggara.

Dari skema 1 terlihat permasalahan dengan jelas pentingnya perlindungan sumberdaya laut yang potensial, transportasi laut, informasi dan komunikasi dengan teknologi yang tinggi. Dominasi dan ancaman strategis yang datang dari laut tanpa ada koordinasi dan pengawasan soal keamanan laut.

Skema 1.
Atribut dari Poros Maritim



Sumber: Geoffrey Till, SEAPOW, 2006(p.7).

Dari empat atribut tersebut diatas perlu langkah strategis dalam upaya kebijakan dan kerjasama maritim dengan dukungan keempat atribut yang dikemukakan oleh Geoffrey Till, sumber daya kelautan, transportasi laut, informasi dan dominasi antar negara, sebagaimana telah dilakukan oleh Kementerian Luar Negeri dengan Forum Maritim di tingkat ASEAN untuk menjaga netralitas di kawasan Asia Tenggara. Hal ini untuk menghindari terjadi konflik kepentingan dan kompetisi antar negara, terutama soal keamanan kelautan dan perbatasan wilayah pengaruh antar negara-negara kawasan Asia Tenggara.

Dengan perairan laut seluas total 5,8 juta km² (berdasarkan Konvensi PBB tahun 1982),¹⁰ Indonesia menyimpan potensi sumberdaya hayati dan non hayati yang melimpah. Namun pemanfaatannya sebagai salah satu sistem sumber daya hingga saat ini

¹⁰ Luas tersebut terdiri dari 0,3 juta km² perairan teritorial, 2,8 juta km² perairan pedalaman dan kepulauan, 2,7 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

dirasakan belum optimal. Sektor perikanan misalnya, dari 6,7 juta ton perkiraan potensi perikanan per tahun, baru sekitar 65% yang dieksploitasi, walaupun di beberapa tempat kemungkinan besar telah terjadi penangkapan secara berlebihan.¹¹ Apabila dimanfaatkan secara optimal dan berkelanjutan, potensi sumberdaya kelautan Indonesia dapat menjadi modal utama pembangunan nasional di masa yang akan datang.

Potensi ekonomi kelautan Indonesia diperkirakan mencapai Rp 7.200 triliun per tahun atau enam kali lipat dari APBN 2011 (Rp1.299 triliun) dan satu setengah kali PDB saat ini (Rp 5.000 triliun). Lapangan kerja yang akan tercipta lebih dari 30 juta orang. Data terakhir *Food and Agriculture Organization* (FAO) (2012) dari Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) menyebutkan bahwa Indonesia pada saat ini menempati peringkat ketiga terbesar dunia dalam produksi perikanan di bawah China dan India. Untuk perikanan tangkap Indonesia sebenarnya berada pada posisi kedua. Indonesia kalah produksi dengan India dalam perikanan budidaya. Jumlah perikanan tangkap dan perikanan budidaya itulah yang menunjukkan tingkat produksi perikanan suatu negara.

Jika semua potensi mendukung kebijakan poros maritim tersebut dimanfaatkan dengan benar tanpa dirongrong pihak-pihak tertentu, rakyat Indonesia akan mendapatkan manfaat dan keuntungan dalam arti sebenarnya. Indonesia tidak lagi menjadi bangsa budak (teori Hegel tentang Lord dan Slave) sebagai penjajahan baru terhadap perekonomian, di mana hal yang tidak sesuai dengan harkat dan martabat bangsa, menjadi pembantu di negeri orang dan kuli di negeri sendiri. Untuk itu, pemerintah harus segera mengubah paradigma lama menjadi paradigma baru dalam konteks dengan pembangunan kelautan agar lebih berpihak pada masyarakat dan bangsa. Apabila potensi kelautan Indonesia bisa menggerakkan roda perekonomian nasional. Mulai dari sektor perikanan, pertambangan lepas pantai dan memanfaatkan energi kelautan, pariwisata bahari, perhubungan laut,

¹¹ Natural Resource Management Project, *Environment and Development in Indonesia: An Input Output Analysis of Natural Resources Issues*, NRMP Report No. 31, 1993.

sumber daya pulau-pulau kecil, industri maritim sampai dengan jasa maritim.

Namun, saat ini sektor maritim masih ditempatkan di halaman belakang sebagai sektor yang termarjinalkan. Agar laut bisa menjadi halaman depan, perlu kesadaran politik yang kuat. Sebenarnya langkah ini sudah dirintis saat pemerintahan Abdurrahman Wahid (Gus Dur) dengan mendirikan Departemen Eksplorasi Laut yang kini menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Dewan Maritim.

Menurut pemikiran Alfred Thayer Mahan, seorang Perwira Tinggi Angkatan Laut Amerika Serikat, dalam bukunya "*The Influence of Sea Power upon History*" mengemukakan teori bahwa sea power merupakan unsur terpenting bagi kemajuan dan kejayaan suatu negara, yang mana jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diberdayakan, maka akan meningkatkan kesejahteraan dan keamanan suatu negara. Sebaliknya, jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diabaikan akan berakibat kerugian bagi suatu negara dalam pengelolaan laut.

Sebagai salah satu negara kepulauan yang luas dan kesempatan kelautan yang dimiliki bangsa Indonesia merupakan sarana "penghubung" pulau, bukan "pemisah". Pulau-pulau yang tersebar secara terpisah di negara kepulauan Indonesia tetap merupakan satu kesatuan unit. Walaupun terpisah-pisah, bangsa Indonesia tetap menganggap negaranya sebagai satu kesatuan utuh yang terdiri dari tanah dan air, sehingga lazim disebut sebagai tanah air atau lazim sebagai negara bangsa (*nation state*). Perwujudan tanah air sebagai satu kesatuan, dianggap dengan aspirasi dari kedaulatan negara dan ideologi falsafah Pancasila.¹²

Sesuai dengan geopolitik, geostrategis, dan geografinya sebagai negara kepulauan, bangsa kita dapat mengembangkan konsep poros maritim. Negara ini memiliki empat titik strategis yang dilalui 40% kapal-kapal perdagangan dunia yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar yang bisa memberikan peluang besar untuk memfasilitasi Indonesia menjadi pusat industri perdagangan serta pelayaran maritim dunia. Untuk menghadapi hal tersebut, Indonesia

¹² P. Joko Subagyo, S.H, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta; Rhineka Cipta, 2005:35.

sudah harus siap dengan sumber daya manusia dan teknologinya untuk menerima kapal-kapal luar negeri.

Secara umum, peluang dan tantangan dalam mewujudkan poros maritim adalah derasnya arus regional dan globalisasi serta perubahan paradigma sektor industri (eksternal). Sementara itu, dari sisi internalnya, peluang dan tantangannya, meliputi: ketersediaan infrastruktur, sumberdaya manusia, penggunaan teknologi, dan keamanan di laut. Dengan demikian, poros maritim pada prinsipnya mencakup beberapa aspek, yakni: pengembangan sumber daya manusia dan teknologi kelautan, pembangunan sektor ekonomi kelautan, pengelolaan sumber daya laut dan wilayah pesisir yang berkelanjutan, pembangunan sistem pertahanan dan keamanan berbasis geografi sebagai negara kepulauan dan pembangunan yuriksi maritim nasional.

Sebagai salah satu negara dengan garis pantai terpanjang di dunia, Indonesia belum memanfaatkan potensi maritimnya dengan baik. Terbukti dengan jumlah pelabuhan kita yang masih relatif sedikit untuk negara yang memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km. Sebagai perbandingan, panjang pantai Jepang adalah 34.000 km dan memiliki satu pelabuhan perikanan di setiap 11 km garis pantai. Kemudian Thailand memiliki satu pelabuhan perikanan setiap 50 km garis pantai. Jauh terbelakang dari kedua negara ini, Indonesia hanya memiliki satu saja pelabuhan perikanan untuk setiap 4.500 km garis pantai.¹³ Padahal idealnya, Indonesia seharusnya memiliki satu pelabuhan untuk setiap 40 km wilayah nusantara.

Berdasarkan realita tersebut, Indonesia harusnya lebih memerhatikan infrastruktur laut. Mengapa? Karena laut merupakan sarana angkutan paling murah dibandingkan dengan infrastruktur lainnya. Pembangunan infrastruktur yang baik (tepat sasaran sesuai dengan geografis Indonesia) akan mendorong pertumbuhan ekonomi. Mahan mengatakan, *“If a country be imagined having a long seaboard, but entirely without a harbor, such a country can have no sea trade of its own, no shipping, no navy..... Numerous and deep harbors are a source of strength and wealth.”*

¹³ Wibowo, D., *“Asa Pembangunan Infrastruktur di Era Pemerintahan Baru”*. Indonesian Industry, September, 2014.

Lebih lanjut dikatakan bahwa *sea power is the vital growth, prosperity and security*. Pernyataan tersebut memang tidak begitu persis menggambarkan Indonesia hari ini, akan tetapi, jumlah pelabuhan dan jumlah kapal tidak sesuai dengan panjang pantai dan potensi maritim yang dimiliki Indonesia, sehingga belum berkontribusi memberikan kemakmuran sebagaimana mestinya pada Indonesia. Indonesia sesungguhnya sangat beruntung. Dikatakan Mahan, bahwa negara yang berbatasan dengan daratan tidak lebih baik dari negara yang langsung mengarah ke laut. Pemanfaatan posisi geografi secara bijak dan konsisten tidak hanya menguntungkan militer; tetapi juga meningkatkan pendapatan dan kekayaan suatu negara.

Perkembangan di era globalisasi sendiri, akses laut semakin memiliki peran krusial terhadap ekonomi negara-negara di dunia. Pada era ketika Mahan menulis buku *The Influence of Sea power upon History*, hampir seluruh negara di benua Asia masih terjajah atau belum melakukan sistem ekonomi secara terbuka. Namun, negara-negara tersebut secara menakjubkan tumbuh menjadi ekonomi besar dunia, misalnya kawasan Asia Timur dan Asia Tengah, Asia Timur, China, Jepang, India, Korea Selatan, Korea Utara dan Amerika sebagai pesaing utama.

Posisi Indonesia yang terletak di silang dunia memberikan kemudahan bagi Indonesia untuk menuju ke arah manapun sekaligus menjadikannya sebagai katalisator ekonomi nasional. Selain memberikan kemudahan akses untuk mengekspor produksinya, letak geografis ini juga dapat dimanfaatkan Indonesia untuk menyediakan jasa angkut dan pelabuhan bagi kapal-kapal yang lewat. Dengan mengembangkan industri baru berbasis maritim akan menawarkan peluang ekonomi yang sangat besar bagi investor dan perbankan. Pembangunan maritim tidak semata-mata seputar perikanan, perkapalan, dan pelabuhan, tetapi juga mencakup beragam aspek lainnya untuk menunjang kemakmuran Indonesia, seperti pariwisata, energi baru dan terbarukan (energi panas laut, energi pasang surut, energi gelombang laut), bioteknologi, farmasi, dan industri pengelolaan pabrik dan ekspor ikan laut.

Laju pertumbuhan penduduk Indonesia merupakan salah satu dimensi kekuatan dalam mewujudkan poros maritim Indonesia dengan jumlah populasi terbesar di bumi setelah China, India, dan Amerika Serikat berturut-turut. Dengan banyaknya populasi, tentu menguntungkan Indonesia karena memiliki tenaga kerja yang berlimpah. Namun, bukan jumlah populasi semata yang dibutuhkan untuk membangun kekuatan maritim, tetapi seberapa besar sumber daya yang memiliki keahlian dalam bidang pelayaran dan kemaritiman, sehingga dapat menjadi tenaga potensial sektor pembangunan kelautan.

Menurut Alfred Mahan mengatakan, kecenderungan untuk berdagang dan kebutuhan untuk memproduksi sesuatu untuk diperdagangkan adalah karakter nasional yang sangat penting dalam mengembangkan kekuatan maritim. Keengganan untuk melaut dan ketakutan terhadap laut menghalangi orang untuk mencari kekayaan melalui jalur perdagangan laut. Jumlah nelayan di Indonesia memang banyak. Tetapi, mereka juga memiliki kendala untuk dapat melaut hingga Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Ketidakmampuan melaut hingga ZEE ini bukan hanya dikarenakan keterbatasan fisik yang tidak kuat menahan terjangan ombak, tetapi juga karena persoalan kapal yang bisa menjangkau wilayah tersebut.

Hal ini menyebabkan nelayan tidak bisa melaut dan tidak dapat menjangkau perairan yang jauh. Kapal tangkap ikan nelayan Indonesia masih berteknologi rendah sehingga kalah bersaing dibandingkan kapal-kapal negara Thailand, Malaysia, atau China dan Vietnam. Kapal-kapal yang mereka gunakan berteknologi modern dan berukuran besar, sedangkan nelayan Indonesia masih menggunakan kapal kecil dan tradisional yang mana tidak mampu menerjang ombak di laut lepas. Hal ini artinya, pemanfaatan teknologi kelautan juga menjadi suatu keharusan, kelautan dilakukan untuk pengelolaan energi laut kelistrikan.

Pemerintah memiliki andil dan pengaruh yang besar terhadap perkembangan kekuatan maritim. Pemerintah dapat mendukung pertumbuhan industri maritim melalui kebijakannya. Bahkan ketika suatu negara tidak memiliki potensi maritim secara alamiah. Suatu negara masih tetap bisa menjadi negara maritim dengan cara mencoba

mengembangkan industri yang berkaitan pada kemajuan dibidang teknologi.

Berdasarkan data *Food and Agricultural Organization* (FAO), Indonesia mengalami kerugian sebesar US\$ 3.21 miliar akibat *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan asing di perairan Indonesia.¹⁴ Tidak adanya kebijakan dan strategi yang komprehensif mengenai maritim membuat pencurian itu wajar terjadi. Jika ingin menjadikan Indonesia sebagai negara maritim, maka tujuan, sarana dan cara untuk mencapai hal tersebut harus jelas. Sebagai negara kepulauan, tentu peluang yang dapat dikembangkan Indonesia untuk menjadi poros maritim sangat banyak.

Untuk itu, dibutuhkan kekonsistenan pemerintah dalam mendorong terciptanya kondisi untuk membuka peluang tersebut. Salah satunya adalah membangun infrastruktur maritim secara masif. Dengan membangun infrastruktur maritim, dengan sendirinya pemerintah menciptakan lahan dan pasar yang dapat mendorong tumbuhnya berbagai aktivitas industri maritim, yang memunculkan investor-investor baru dan pertumbuhan ekonomi.

Dalam upaya pemerintah perlu membangun pelabuhan mulai dari skala lokal, nasional hingga pelabuhan berkelas internasional. Keberadaan pelabuhan tersebut tentu dalam rangka menunjang kegiatan ekonomi kelautan. Untuk itu, pelabuhan yang dibangun harus memenuhi standar-standar pelabuhan yang akan menjadi tempat bersandar kapal-kapal internasional. Konsekuensinya, kapal-kapal berbendera Indonesia yang hendak berlayar dan bersandar ke pelabuhan-pelabuhan internasional harus memenuhi standar internasional, standar-standar tersebut harus sesuai dengan standar internasional berhubungan dengan kapal dan keamanan pelabuhan (*International Ships and Ports Security Code* (ISPS Code)).

Pemerintah juga perlu melakukan peninjauan ulang terhadap sejumlah regulasi terkait kegiatan ekonomi kemaritiman misalnya kebijakan tingginya pajak yang harus dibayar oleh pelaku usaha

¹⁴ Susanto S. (2012) "*Illegal Fishing Causes Rp.3T Loss to State Anually*", The Jakarta Post, Juni 8, <http://www.thejakartapost.com/news/2012/06/08/illegal-fishing-causes-rp-3t-loss-state-annually.html>

maritim untuk membeli kapal, bongkar muat, dan bea masuk. Jika ingin membangun perekonomian dari maritim, maka regulasi-regulasi harus mengakomodasi kepentingan pelaku bisnis maritim. Hal lain yang menjadi penghambat lancarnya investasi di laut adalah tumpang tindih penegakan hukum di laut. Tidak adanya koordinasi dari instansi yang berwenang pada keamanan laut tersebut memicu beban biaya operasional semakin tambahan.

Indonesia memiliki tiga jalur masuk ALKI I,II dan III sangat strategis yang menjadi jalur kapal-kapal dagang internasional, yaitu Selat Sunda, Selat Lombok, Selat Makassar dan beberapa *choke points* yang sangat rawan ditinjau dari segi keamanan. Indonesia juga berbatasan dengan Selat Malaka yang merupakan salah satu selat dan *choke point* terpadat di dunia. Berdasarkan data *Energy Information Administration* (EIA), lebih dari 50% minyak mentah Jepang, China, dan Korea Selatan disuplai dari negara-negara di Timur Tengah, dan beberapanya dari Afrika. Vitalnya minyak bagi penunjang roda ekonomi mereka menuntut pula keamanan di jalur-jalur pengiriman minyak negara-negara tersebut. Selat Malaka merupakan rute terpendek dari Timur Tengah menuju Asia Timur.¹⁵

Jika Selat Malaka diblok, hampir setengah dari armada kapal dunia harus memutar melalui Selat Lombok atau Selat Sunda.¹⁶ Namun, karakteristik Selat Sunda yang tidak memungkinkan kapal lebih dari 100.000 dead weight tones (DWT) melewatinya membuat kapal-kapal tanker tertentu harus memutar melewati Selat Lombok. Karakteristik Selat Lombok cenderung aman karena lebih luas dan dalam. Namun, kapal akan membutuhkan jarak tempuh dan waktu yang lebih panjang jika melewati rute ini, sehingga akan menambah biaya transportasi yang merugikan operator tanker.¹⁷

Mengingat letaknya posisi yang strategis, Selat Malaka rawan akan serangan perompak dan teroris. Ketidakstabilas lainnya seperti

¹⁵ EIA (2012), “*World Oil Transit Chokepoints U.S. Energy Information Administration*”, Agustus 22, <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>

¹⁶ EIA (2012), *Ibid*

¹⁷ Zubir, M. (2013), “*The Strategic Value of Malacca Strait*”, April 15, <http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/TheStrategicValueofthe5traitofMalacca.pdf>

konflik lokal, bencana alam (seperti yang terjadi saat Tsunami Aceh). Kecelakaan kapal yang dapat menyebabkan tumpahan minyak perlu diantisipasi?¹⁸ Berdasarkan data Allianz Global Corporate & Specialty, fokus pembajakan bergeser dari Somalia ke spot baru, yaitu Indonesia dan Afrika Barat. Dari 128 serangan pembajakan di Asia Tenggara, 106 diantaranya terjadi di Indonesia. Meskipun serangan yang dilakukan gerombolan orang-orang tersebut tergolong pencurian oportunistik tingkat rendah, akan tetapi jika tidak kendalikan dapat meningkat menjadi serangan pembajakan terorganisasi dengan baik.¹⁹

Konsekuensi dari pembangunan poros maritim adalah tuntutan akan kapasitas Angkatan Laut untuk mengontrol, mengawasi, dan melindungi keamanan maritim. Keamanan maritim sendiri memiliki pengertian kegiatan sipil maupun militer untuk mengurangi resiko dan melawan kegiatan ilegal dan ancaman dalam ruang domain maritim dengan cara penegakan hukum dan aturan demi melindungi warga dan kepentingan nasional. Peningkatan kekuatan Angkatan Laut berguna untuk menegakkan tertib hukum di perairan Indonesia sekaligus memberi perlindungan terhadap domain maritimnya, begitu juga perlindungan kedaulatan negara di perbatasan laut Indonesia.

Perairan Indonesia merupakan bagian vital dari sistem perdagangan dunia. Ekonomi negara besar di Asia Timur, dan begitu pula ekonomi negara mitra dagang mereka, akan terganggu ketika subsistem tidak aman. Angkatan Laut berperan memonitor, mengawasi, dan melindungi dari ancaman-ancaman tersebut yang bertujuan untuk menghindari penggunaan yang tidak sesuai dengan hukum. Bagi kepentingan nasional, tentu pengamanan dan pengawasan terhadap domain maritim perlu dilakukan demi meningkatkan pendapatan nasional. Namun, dari hubungan perdagangan, kemampuan untuk menjamin keamanan lintas navigasi kapal-kapal internasional dapat memberikan keyakinan bahwa Indonesia mampu menjadi Poros Maritim.

¹⁸ EIA (2012), *Ibid*

¹⁹ Allianz Global Corporate & Specialty. (2014), *Safety and Shipping Review 2014*, <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2014>.

Dalam program prioritas pertahanan dan keamanan laut terdiri dari 3 (tiga) kegiatan prioritas yaitu : (1) TNI Angkatan Laut yang kewenangan menjaga kedaulatan negara dari berbagai ancaman (2) Badan Keamanan Laut(Bakamla) melakukan patroli laut,penyelematan di perairan dan yuridiksi kelautan, (3) Kelautan dan Perikanan Ilegal(KKP) beberapa hal yang tidak dilaporkan dan tidak diatur (seperti pencurian Ilegal, Unreported, and Unregulated Fishing).

Dengan perairan laut seluas total 5,8 juta km² (berdasarkan Konvensi PBB tahun 1982),²⁰ Indonesia menyimpan potensi sumberdaya hayati dan non hayati yang melimpah. Namun pemanfaatannya sebagai salah satu sistem sumber daya hingga saat ini dirasakan belum optimal. Sektor perikanan misalnya, dari 6,7 juta ton perkiraan potensi perikanan per tahun, baru sekitar 65% yang dieksploitasi, walaupun di beberapa tempat kemungkinan besar telah terjadi penangkapan secara berlebihan.²¹ Apabila dimanfaatkan secara optimal dan berkelanjutan, potensi sumberdaya kelautan Indonesia dapat menjadi modal utama pembangunan nasional di masa yang akan datang.

Potensi ekonomi kelautan Indonesia diperkirakan mencapai Rp 7.200 triliun per tahun atau enam kali lipat dari APBN 2011 (Rp1.299 triliun) dan satu setengah kali PDB saat ini (Rp 5.000 triliun). Lapangan kerja yang akan tercipta lebih dari 30 juta orang. Data terakhir *Food and Agriculture Organization* (FAO) (2012) dari Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) menyebutkan bahwa Indonesia pada saat ini menempati peringkat ketiga terbesar dunia dalam produksi perikanan di bawah China dan India. Untuk perikanan tangkap Indonesia sebenarnya berada pada posisi kedua. Indonesia kalah produksi dengan India dalam perikanan budidaya. Jumlah perikanan tangkap dan perikanan budidaya itulah yang menunjukkan tingkat produksi perikanan suatu negara.

²⁰ Luas tersebut terdiri dari 0,3 juta km² perairan teritorial, 2,8 juta km² perairan pedalaman dan kepulauan, 2,7 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

²¹ Natural Resource Management Project, *Environment and Development in Indonesia: An Input Output Analysis of Natural Resources Issues*, NRMP Report No. 31, 1993.

Namun, saat ini sektor maritim masih ditempatkan di halaman belakang sebagai sektor yang termarjinalkan. Agar laut bisa menjadi halaman depan, perlu kesadaran politik yang kuat. Sebenarnya langkah ini sudah dirintis saat pemerintahan Abdurrahman Wahid (Gus Dur) dengan mendirikan Departemen Eksplorasi Laut yang kini menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Konektivitas dan pemahaman tentang negara kepulauan itu pula yang kelak bermanfaat bagi para pendiri Bangsa merumuskan ideologi dan dasar negara Pancasila dan Konstitusi UUD 1945 maupun dalam periode Perang Kemerdekaan (1945-1949) dan periode pembangunan (pasca 1949). Jadi, memahami eksistensi Indonesia tidak bisa tanpa memahami sejarah Indonesia sebagai bangsa maritim. Dalam perspektif itu, visi tentang poros maritim dunia bukanlah sesuatu yang datang tiba-tiba, apalagi turun dari langit yang juga banyak dikritisi.

Menurut pemikiran Alfred Thayer Mahan, seorang Perwira Tinggi Angkatan Laut Amerika Serikat, dalam bukunya "*The Influence of Sea Power upon History*" mengemukakan teori bahwa "sea power" merupakan unsur terpenting bagi kemajuan dan kejayaan suatu negara, yang mana jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diberdayakan, maka akan meningkatkan kesejahteraan dan keamanan suatu negara. Pernyataan Mahan : Sea Power is the vital growth, prosperity and security. Sebaliknya, jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diabaikan akan berakibat kerugian bagi suatu negara atau bahkan meruntuhkan negara tersebut.

Sebagai salah satu negara kepulauan yang luas dan kesempatan kelautan yang dimiliki bangsa Indonesia merupakan sarana "penghubung" pulau, bukan "pemisah". Pulau-pulau yang tersebar secara terpisah di negara kepulauan Indonesia tetap merupakan satu kesatuan unit. Walaupun terpisah-pisah, bangsa Indonesia tetap menganggap negaranya sebagai satu kesatuan utuh yang terdiri dari tanah dan air, sehingga lazim disebut sebagai tanah air atau lazim sebagai negara bangsa (*nation state*). Perwujudan tanah air sebagai

satu kesatuan, dianggap dengan aspirasi dari kedaulatan negara dan ideologi falsafah Pancasila.²²

Sesuai dengan geopolitik, geostrategis, dan geografinya sebagai negara kepulauan, bangsa kita dapat mengembangkan konsep poros maritim. Negara ini memiliki empat titik strategis yang dilalui 40% kapal-kapal perdagangan dunia yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar yang bisa memberikan peluang besar untuk memfasilitasi Indonesia menjadi pusat industri perdagangan serta pelayaran maritim dunia. Untuk menghadapi hal tersebut, Indonesia sudah harus siap dengan sumber daya manusia dan teknologinya untuk menerima kapal-kapal luar negeri.

Secara umum, peluang dan tantangan dalam mewujudkan poros maritim adalah derasnya arus regional dan globalisasi serta perubahan paradigma sektor industri (eksternal). Sementara itu, dari sisi internalnya, peluang dan tantangannya, meliputi: ketersediaan infrastruktur, sumberdaya manusia, penggunaan teknologi, dan keamanan di laut. Dengan demikian, poros maritim pada prinsipnya mencakup beberapa aspek, yakni: pengembangan sumber daya manusia dan teknologi kelautan, pembangunan sektor ekonomi kelautan, pengelolaan sumber daya laut dan wilayah pesisir yang berkelanjutan, pembangunan sistem pertahanan dan keamanan berbasis geografi negara kepulauan dan pembangunan hukum maritim nasional.

Sebagai salah satu negara dengan garis pantai terpanjang di dunia, Indonesia belum memanfaatkan potensi maritimnya dengan baik. Terbukti dengan jumlah pelabuhan kita yang masih relatif sedikit untuk negara yang memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km. Sebagai perbandingan, panjang pantai Jepang adalah 34.000 km dan memiliki satu pelabuhan perikanan di setiap 11 km garis pantai. Kemudian Thailand memiliki satu pelabuhan perikanan setiap 50 km garis pantai. Jauh terbelakang dari kedua negara ini, Indonesia hanya memiliki satu saja pelabuhan perikanan untuk setiap 4.500 km garis pantai.²³ Padahal

²² P. Joko Subagyo, S.H, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta; Rhineka Cipta, 2005:35.

²³ Wibowo, D., “*Asa Pembangunan Infrastruktur di Era Pemerintahan Baru*”. Indonesian Industry, September, 2014.

idealnya, Indonesia seharusnya memiliki satu pelabuhan untuk setiap 40 km.

Berdasarkan realita tersebut, Indonesia harusnya lebih memerhatikan infrastruktur laut. Mengapa? Karena laut merupakan sarana angkutan paling murah dibandingkan dengan infrastruktur lainnya. Pembangunan infrastruktur Tol Laut yang baik (tepat sasaran sesuai dengan geografis Indonesia) akan mendorong pertumbuhan ekonomi. Pemikiran teoritis dari sisi geopolitik menurut Alfred Mahan mengatakan, *“If a country be imagined having a long seaboard, but entirely without a harbor, such a country can have no sea trade of its own, no shipping, no navy..... Numerous and deep harbors are a source of strength and wealth.”*

Lebih lanjut dikatakan bahwa *sea power is the vital growth, prosperity and security*. Pernyataan tersebut memang tidak begitu persis menggambarkan Indonesia hari ini, akan tetapi, jumlah pelabuhan dan jumlah kapal tidak sesuai dengan panjang pantai dan potensi maritim yang dimiliki Indonesia, sehingga belum berkontribusi memberikan kemakmuran sebagaimana mestinya pada Indonesia. Indonesia sesungguhnya sangat beruntung. Dikatakan Mahan, bahwa negara yang berbatasan dengan daratan tidak lebih baik dari negara yang langsung mengarah ke laut. Pemanfaatan posisi geografi secara bijak dan konsisten tidak hanya menguntungkan militer; tetapi juga meningkatkan pendapatan dan kekayaan suatu negara.

Perkembangan di era globalisasi sendiri, akses laut semakin memiliki peran krusial terhadap ekonomi negara-negara di dunia. Pada era ketika Mahan menulis buku *The Influence of Sea power upon History*, hampir seluruh negara di benua Asia masih terjajah atau belum melakukan sistem ekonomi terbuka. Namun, negara-negara tersebut secara menakjubkan tumbuh menjadi ekonomi besar dunia, misalnya kawasan Asia Timur dan Asia Tengah, China, Jepang, India, dan Korea Selatan.

Posisi Indonesia yang terletak di silang dunia memberikan kemudahan bagi Indonesia untuk menuju ke arah manapun sekaligus menjadikannya sebagai katalisator ekonomi nasional. Selain memberikan kemudahan akses untuk mengeksport produksinya, letak

geografis ini juga dapat dimanfaatkan Indonesia untuk menyediakan jasa angkut dan pelabuhan bagi kapal-kapal yang lewat. Dengan mengembangkan industri baru berbasis maritim akan menawarkan peluang ekonomi yang sangat besar bagi investor dan perbankan. Pembangunan maritim tidak semata-mata seputar perikanan, perkapalan, dan pelabuhan, tetapi juga mencakup beragam aspek lainnya untuk menunjang kemakmuran Indonesia, seperti pariwisata, energi baru dan terbarukan (energi panas laut, energi pasang surut, energi gelombang laut), bioteknologi, farmasi, dan industri pengelolaan pabrik dan ekspor ikan laut.

Pembangunan sumber daya manusia di bidang maritim harus mulai dikembangkan oleh pemerintahan Presiden Jokowi jika ingin memajukan maritim Indonesia. Saat ini belum banyak universitas yang memiliki fakultas kelautan yang lulusannya diharapkan dapat menjadi masyarakat maritim ke depannya. Akademi yang mendidik para pelaut di Indonesia juga belum banyak. Untuk mewujudkan poros maritim, pemerintah harus memperbanyak perguruan tinggi dan sekolah menengah kejuruan berbasis maritim di seluruh tanah air terutama di kabupaten atau kota yang sebagian besar wilayahnya adalah laut. Selain itu, pemerintah perlu membangun berbagai balai latihan kerja dan industri di sektor kelautan.

Menurut Mahan mengatakan, kecenderungan untuk berdagang dan kebutuhan untuk memproduksi sesuatu untuk diperdagangkan adalah “karakter nasional”(national character) yang sangat penting dalam mengembangkan kekuatan maritim. Keengganan untuk melaut dan ketakutan terhadap laut menghalangi orang untuk mencari kekayaan melalui jalur perdagangan laut. Jumlah nelayan di Indonesia memang banyak. Tetapi, mereka juga memiliki kendala untuk dapat melaut hingga Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Ketidakmampuan melaut hingga ZEE ini bukan hanya dikarenakan keterbatasan fisik yang tidak kuat menahan terjangan ombak, tetapi juga karena persoalan kapal yang bisa menjangkau wilayah tersebut. Hal ini menyebabkan nelayan tidak bisa melaut dan tidak dapat menjangkau perairan yang jauh. Kapal tangkap ikan nelayan Indonesia masih berteknologi rendah sehingga kalah bersaing dibandingkan kapal-kapal negara Thailand,

Malaysia, atau Vietnam. Kapal-kapal yang mereka gunakan berteknologi modern dan berukuran besar, sedangkan nelayan Indonesia masih menggunakan kapal kecil dan tradisional yang mana tidak mampu menerjang ombak di laut lepas. Hal ini artinya, pemanfaatan teknologi kelautan juga menjadi suatu keharusan, kelautan dilakukan untuk pengelolaan energi laut kelistrikan.

Pemerintah memiliki andil dan pengaruh yang besar terhadap perkembangan kekuatan maritim. Pemerintah dapat mendukung pertumbuhan industri maritim melalui kebijakannya. Bahkan ketika suatu negara tidak memiliki potensi maritim secara alamiah. Suatu negara masih tetap bisa menjadi negara maritim dengan cara mencoba mengembangkan industri yang berkaitan pada kemajuan dibidang teknologi maritim belum optimal, termasuk industri maritim.

Berdasarkan data *Food and Agricultural Organization* (FAO), Indonesia mengalami kerugian sebesar US\$ 3.21 miliar akibat *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan asing di perairan Indonesia.²⁴ Tidak adanya kebijakan dan strategi yang komprehensif mengenai maritim membuat pencurian itu wajar terjadi. Jika ingin menjadikan Indonesia sebagai negara maritim, maka tujuan, sarana dan cara untuk mencapai hal tersebut harus jelas. Sebagai negara kepulauan, tentu peluang yang dapat dikembangkan Indonesia untuk menjadi poros maritim di kawasan Asia Tenggara.

Untuk itu, dibutuhkan kekonsistenan pemerintah dalam mendorong terciptanya kondisi untuk membuka peluang tersebut. Salah satunya adalah membangun infrastruktur maritim secara masif dengan Tol Laut. Dengan membangun infrastruktur maritim, dengan sendirinya pemerintah menciptakan lahan dan pasar yang dapat mendorong tumbuhnya berbagai aktivitas industri maritim, yang memunculkan investor-investor baru dan meningkat pertumbuhan ekonomi Indonesia secara signifikan.

Dalam upaya pemerintah perlu membangun pelabuhan mulai dari skala lokal, nasional hingga pelabuhan berkelas internasional.

²⁴ Susanto S. (2012) "*Illegal Fishing Causes Rp.3T Loss to State Anually*", The Jakarta Post, Juni 8, <http://www.thejakartapost.com/news/2012/06/08/illegal-fishing-causes-rp-3t-loss-state-annually.html>

Keberadaan pelabuhan tersebut tentu dalam rangka menunjang kegiatan ekonomi kelautan. Untuk itu, pelabuhan yang dibangun harus memenuhi standar-standar pelabuhan yang akan menjadi tempat bersandar kapal-kapal internasional. Konsekuensinya, kapal-kapal berbendera Indonesia yang hendak berlayar dan bersandar ke pelabuhan-pelabuhan internasional harus memenuhi standar internasional, standar-standar tersebut harus sesuai dengan *International Ships and Ports Security Code (ISPS Code)*.

Pemerintah juga perlu melakukan peninjauan ulang terhadap sejumlah regulasi terkait kegiatan ekonomi kemaritiman misalnya kebijakan tingginya pajak yang harus dibayar oleh pelaku usaha maritim untuk membeli kapal, bongkar muat, dan bea masuk. Jika ingin membangun perekonomian dari maritim, maka regulasi-regulasi harus mengakomodasi kepentingan pelaku bisnis maritim. Hal lain yang menjadi penghambat lancarnya investasi di laut adalah tumpang tindih penegakan hukum di laut. Tidak adanya koordinasi dari instansi yang berwenang pada keamanan laut tersebut memicu beban biaya operasional semakin tambahan.

Indonesia memiliki tiga jalur masuk ALKI strategis yang menjadi jalur kapal-kapal dagang internasional, yaitu Selat Sunda, Selat Lombok, Selat Makassar dan beberapa *choke points* yang sangat rawan ditinjau dari segi keamanan. Indonesia juga berbatasan dengan Selat Malaka yang merupakan salah satu selat dan *choke point* terpadat di dunia. Berdasarkan data *Energy Information Administration (EIA)*, lebih dari 50% minyak mentah Jepang, China, dan Korea Selatan disuplai dari negara-negara di Timur Tengah, dan beberapanya dari Afrika. Vitalnya minyak bagi penunjang roda ekonomi mereka menuntut pula keamanan di jalur-jalur pengiriman minyak negara-negara tersebut. Selat Malaka merupakan rute terpendek dari Timur Tengah menuju Asia Timur.²⁵

²⁵ EIA (2012), “*World Oil Transit Chokepoints U.S. Energy Information Administration*”, Agustus 22, <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>

Jika Selat Malaka diblok, hampir setengah dari armada kapal dunia harus memutar melalui Selat Lombok atau Selat Sunda.²⁶ Namun, karakteristik Selat Sunda yang tidak memungkinkan kapal lebih dari 100.000 dead weight tones (DWT) melewatinya membuat kapal-kapal tanker tertentu harus memutar melewati Selat Lombok. Karakteristik Selat Lombok cenderung aman karena lebih luas dan dalam. Namun, kapal akan membutuhkan jarak tempuh dan waktu yang lebih panjang jika melewati rute ini, sehingga akan menambah biaya transportasi yang merugikan operator tanker.²⁷

Mengingat letaknya posisi yang strategis, Selat Malaka rawan akan serangan perompak dan teroris. Ketidakstabilisan lainnya seperti konflik lokal, bencana alam (seperti yang terjadi saat Tsunami Aceh). Kecelakaan kapal yang dapat menyebabkan tumpahan minyak perlu diantisipasi?²⁸ Berdasarkan data Allianz Global Corporate & Specialty, fokus pembajakan bergeser dari Somalia ke spot baru, yaitu Indonesia dan Afrika Barat. Dari 128 serangan pembajakan di Asia Tenggara, 106 diantaranya terjadi di Indonesia. Meskipun serangan yang dilakukan gerombolan orang-orang tersebut tergolong pencurian oportunistik tingkat rendah, akan tetapi jika tidak kendalikan dapat meningkat menjadi serangan pembajakan terorganisasi dengan baik.²⁹

Dalam program prioritas pertahanan dan keamanan laut terdiri dari 3 (tiga) kegiatan prioritas yaitu : (1) TNI Angkatan Laut yang kewenangan menjaga kedaulatan negara dari berbagai ancaman (2) Badan Keamanan Laut(Bakamla) melakukan patroli laut,penyelematan di perairan dan yuridiksi kelautan, (3) Kelautan dan Perikanan Ilegal(KKP) beberapa hal yang tidak dilaporkan dan tidak diatur (seperti pencurian Ilegal, Unreported, and Unregulated Fishing).

²⁶ EIA (2012), *Ibid*

²⁷ Zubir, M. (2013), "*The Strategic Value of Malacca Strait*", April 15, <http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/TheStrategicValueofthe5traitofMalacca.pdf>

²⁸ EIA (2012), *Ibid*

²⁹ Allianz Global Corporate & Specialty. (2014), *Safety and Shipping Review 2014*, <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2014>.

Dengan perairan laut seluas total 5,8 juta km² (berdasarkan Konvensi PBB tahun 1982),³⁰ Indonesia menyimpan potensi sumberdaya hayati dan non hayati yang melimpah. Namun pemanfaatannya sebagai salah satu sistem sumber daya hingga saat ini dirasakan belum optimal. Sektor perikanan misalnya, dari 6,7 juta ton perkiraan potensi perikanan per tahun, baru sekitar 65% yang dieksploitasi, walaupun di beberapa tempat kemungkinan besar telah terjadi penangkapan secara berlebihan.³¹ Apabila dimanfaatkan secara optimal dan berkelanjutan, potensi sumberdaya kelautan Indonesia dapat menjadi modal utama pembangunan nasional di masa yang akan datang.

Potensi ekonomi kelautan Indonesia diperkirakan mencapai Rp 7.200 triliun per tahun atau enam kali lipat dari APBN 2011 (Rp1.299 triliun) dan satu setengah kali PDB saat ini (Rp 5.000 triliun). Lapangan kerja yang akan tercipta lebih dari 30 juta orang, namun kenyataan selama ini masalah nelayan tetap sama, kurang mendapat prioritas dalam proses pembangunan kelautan. Data terakhir *Food and Agriculture Organization (FAO)* (2012) dari Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) menyebutkan bahwa Indonesia pada saat ini menempati peringkat ketiga terbesar dunia dalam produksi perikanan di bawah China dan India. Untuk perikanan tangkap Indonesia sebenarnya berada pada posisi kedua. Indonesia kalah produksi dengan India dalam perikanan budidaya. Jumlah perikanan tangkap dan perikanan budidaya itulah yang menunjukkan tingkat produksi perikanan suatu negara.

Jika semua potensi tersebut dimanfaatkan dengan benar tanpa dirongrong pihak-pihak tertentu, rakyat Indonesia akan merdeka dalam arti sebenarnya. Indonesia tidak lagi menjadi bangsa budak, yang menjadi pembantu di negeri orang dan kuli di negeri sendiri. Untuk itu, pemerintah harus segera mengubah paradigma lama dalam pembangunan agar lebih berpihak pada rakyat dan bangsa. Apabila

³⁰ Luas tersebut terdiri dari 0,3 juta km² perairan teritorial, 2,8 juta km² perairan pedalaman dan kepulauan, 2,7 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

³¹ Natural Resource Management Project, *Environment and Development in Indonesia: An Input Output Analysis of Natural Resources Issues*, NRMP Report No. 31, 1993.

potensi laut Indonesia bisa menggerakkan roda perekonomian nasional. Mulai dari sektor perikanan, pertambangan dan energi, pariwisata bahari, perhubungan laut, sumber daya pulau-pulau kecil, industri sampai dengan jasa maritim.

Namun, saat ini sektor maritim masih ditempatkan di halaman belakang sebagai sektor yang termarjinalkan. Agar laut bisa menjadi halaman depan, perlu kesadaran politik yang kuat. Sebenarnya langkah ini sudah dirintis saat pemerintahan Abdurrahman Wahid (Gus Dur) dengan mendirikan Departemen Eksplorasi Laut yang kini menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan.

Konektivitas dan pemahaman tentang negara kepulauan itu pula yang kelak bermanfaat bagi para pendiri Bangsa merumuskan ideologi dan dasar negara Pancasila dan Konstitusi UUD 1945 maupun dalam periode Perang Kemerdekaan (1945-1949) dan periode pembangunan (pasca 1949). Jadi, memahami eksistensi Indonesia tidak bisa tanpa memahami sejarah Indonesia sebagai bangsa maritim. Dalam perspektif itu, visi tentang poros maritim dunia bukanlah sesuatu yang datang tiba-tiba, apalagi turun dari langit yang juga banyak dikritisi.

Menurut pemikiran Alfred Thayer Mahan, seorang Perwira Tinggi Angkatan Laut Amerika Serikat, dalam bukunya *“The Influence of Sea Power upon History”* mengemukakan teori bahwa sea power merupakan unsur terpenting bagi kemajuan dan kejayaan suatu negara, yang mana jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diberdayakan, maka akan meningkatkan kesejahteraan dan keamanan suatu negara. Sebaliknya, jika kekuatan-kekuatan laut tersebut diabaikan akan berakibat kerugian bagi suatu negara atau bahkan meruntuhkan negara tersebut.

Sebagai salah satu negara kepulauan yang luas dan kesempatan kelautan yang dimiliki bangsa Indonesia merupakan sarana “penghubung” pulau, bukan “pemisah”. Pulau-pulau yang tersebar secara terpisah di negara kepulauan Indonesia tetap merupakan satu kesatuan unit. Walaupun terpisah-pisah, bangsa Indonesia tetap menganggap negaranya sebagai satu kesatuan utuh yang terdiri dari tanah dan air, sehingga lazim disebut sebagai tanah air atau lazim sebagai nusa bangsa (*nation state*). Perwujudan tanah air sebagai satu

kesatuan, dianggap dengan aspirasi dari ideologi dan falsafah Pancasila.³²

Sesuai dengan geopolitik, geostrategis, dan geografinya sebagai negara kepulauan, bangsa kita dapat mengembangkan konsep poros maritim. Negara ini memiliki empat titik strategis yang dilalui 40% kapal-kapal perdagangan dunia yaitu Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok, dan Selat Makassar yang bisa memberikan peluang besar untuk memfasilitasi Indonesia menjadi pusat industri perdagangan serta pelayaran maritim dunia. Untuk menghadapi hal tersebut, Indonesia sudah harus siap dengan sumber daya manusia dan teknologinya untuk menerima kapal-kapal luar negeri.

Secara umum, peluang dan tantangan dalam mewujudkan poros maritim adalah derasnya arus regional dan globalisasi serta perubahan paradigma sektor industri (eksternal). Sementara itu, dari sisi internalnya, peluang dan tantangannya, meliputi: ketersediaan infrastruktur, sumberdaya manusia, penggunaan teknologi, dan keamanan di laut. Dengan demikian, poros maritim pada prinsipnya mencakup beberapa aspek, yakni: pengembangan sumber daya manusia dan teknologi kelautan, pembangunan sektor ekonomi kelautan, pengelolaan sumber daya laut dan wilayah pesisir yang berkelanjutan, pembangunan sistem pertahanan dan keamanan berbasis geografi negara kepulauan dan pembangunan hukum maritim nasional.

Sebagai salah satu negara dengan garis pantai terpanjang di dunia, Indonesia belum memanfaatkan potensi maritimnya dengan baik. Terbukti dengan jumlah pelabuhan kita yang masih relatif sedikit untuk negara yang memiliki garis pantai sepanjang 95.181 km. Sebagai perbandingan, panjang pantai Jepang adalah 34.000 km dan memiliki satu pelabuhan perikanan di setiap 11 km garis pantai. Kemudian Thailand memiliki satu pelabuhan perikanan setiap 50 km garis pantai. Jauh terbelakang dari kedua negara ini, Indonesia hanya memiliki satu saja pelabuhan perikanan untuk setiap 4.500 km garis pantai.³³ Padahal

³² P. Joko Subagyo, S.H, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta; Rhineka Cipta, 2005:35.

³³ Wibowo, D., “*Asa Pembangunan Infrastruktur di Era Pemerintahan Baru*”. Indonesian Industry, September, 2014.

idealnya, Indonesia seharusnya memiliki satu pelabuhan untuk setiap wilayah dengan jarak 40 km.

Berdasarkan realita tersebut, Indonesia harusnya lebih memerhatikan infrastruktur laut. Mengapa? Karena laut merupakan sarana angkutan paling murah dibandingkan dengan infrastruktur lainnya. Pembangunan infrastruktur yang baik (tepat sasaran sesuai dengan geografis Indonesia) akan mendorong pertumbuhan ekonomi. Mahan mengatakan, *“If a country be imagined having a long seaboard, but entirely without a harbor, such a country can have no sea trade of its own, no shipping, no navy..... Numerous and deep harbors are a source of strength and wealth.”*

Lebih lanjut dikatakan bahwa *sea power is the vital growth, prosperity and security*. Pernyataan tersebut memang tidak begitu persis menggambarkan Indonesia hari ini, akan tetapi, jumlah pelabuhan dan jumlah kapal tidak sesuai dengan panjang pantai dan potensi maritim yang dimiliki Indonesia, sehingga belum berkontribusi memberikan kemakmuran sebagaimana mestinya pada Indonesia. Indonesia sesungguhnya sangat beruntung. Dikatakan Mahan, bahwa negara yang berbatasan dengan daratan tidak lebih baik dari negara yang langsung mengarah ke laut. Pemanfaatan posisi geografi secara bijak dan konsisten tidak hanya menguntungkan militer; tetapi juga meningkatkan pendapatan dan kekayaan suatu negara.

Perkembangan di era globalisasi sendiri, akses laut semakin memiliki peran krusial terhadap ekonomi negara-negara di dunia. Pada era ketika Mahan menulis buku *The Influence of Sea power upon History*, hampir seluruh negara di benua Asia masih terjajah atau belum melakukan sistem ekonomi terbuka. Namun, negara-negara tersebut secara menakjubkan tumbuh menjadi ekonomi besar dunia, misalnya kawasan Asia Timur dan Asia Tengah, China, Jepang, India, dan Korea Selatan.

Posisi Indonesia yang terletak di silang dunia memberikan kemudahan bagi Indonesia untuk menuju ke arah manapun sekaligus menjadikannya sebagai katalisator ekonomi nasional. Selain memberikan kemudahan akses untuk mengekspor produksinya, letak geografis ini juga dapat dimanfaatkan Indonesia untuk menyediakan

jasa angkut dan pelabuhan bagi kapal-kapal yang lewat. Dengan mengembangkan industri baru berbasis maritim akan menawarkan peluang ekonomi yang sangat besar bagi investor dan perbankan. Pembangunan maritim tidak semata-mata seputar perikanan, perkapalan, dan pelabuhan, tetapi juga mencakup beragam aspek lainnya untuk menunjang kemakmuran Indonesia, seperti pariwisata, energi baru dan terbarukan (energi panas laut, energi pasang surut, energi gelombang laut), bioteknologi, farmasi, dan industri pengelolaan pabrik dan ekspor ikan laut.

Laju pertumbuhan penduduk Indonesia merupakan salah satu dimensi kekuatan dalam mewujudkan poros maritim Indonesia dengan jumlah populasi terbesar di bumi setelah China, India, dan Amerika Serikat berturut-turut. Dengan banyaknya populasi, tentu menguntungkan Indonesia karena memiliki tenaga kerja yang berlimpah. Namun, bukan jumlah populasi semata yang dibutuhkan untuk membangun kekuatan maritim, tetapi seberapa besar sumber daya yang memiliki keahlian dalam bidang kemaritiman sehingga dapat menjadi tenaga potensial sektor kelautan.

Pembangunan sumber daya manusia di bidang maritim harus mulai dikembangkan oleh pemerintahan Presiden Jokowi jika ingin memajukan maritim Indonesia. Saat ini belum banyak universitas yang memiliki fakultas kelautan yang lulusannya diharapkan dapat menjadi masyarakat maritim ke depannya. Akademi yang mendidik para pelaut di Indonesia juga belum banyak. Untuk mewujudkan poros maritim, pemerintah harus memperbanyak perguruan tinggi dan sekolah menengah kejuruan berbasis maritim di seluruh tanah air terutama di kabupaten atau kota yang sebagian besar wilayahnya adalah laut. Selain itu, pemerintah perlu membangun berbagai balai latihan kerja dan industri di sektor kelautan.

Menurut Alfred Mahan mengatakan, kecenderungan untuk berdagang dan kebutuhan untuk memproduksi sesuatu untuk diperdagangkan adalah karakter nasional yang sangat penting dalam mengembangkan kekuatan maritim. Keengganan untuk melaut dan ketakutan terhadap laut menghalangi orang untuk mencari kekayaan melalui jalur perdagangan laut. Jumlah nelayan di Indonesia memang

banyak. Tetapi, mereka juga memiliki kendala untuk dapat melaut hingga Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Ketidakmampuan melaut hingga ZEE ini bukan hanya dikarenakan keterbatasan fisik yang tidak kuat menahan terjangan ombak, tetapi juga karena persoalan kapal yang bisa menjangkau wilayah tersebut. Hal ini menyebabkan nelayan tidak bisa melaut dan tidak dapat menjangkau perairan yang jauh. Kapal tangkap ikan nelayan Indonesia masih berteknologi rendah sehingga kalah bersaing dibandingkan kapal-kapal negara Thailand, Malaysia, atau Vietnam. Kapal-kapal yang mereka gunakan berteknologi modern dan berukuran besar, sedangkan nelayan Indonesia masih menggunakan kapal kecil dan tradisional yang mana tidak mampu menerjang ombak di laut lepas. Hal ini artinya, pemanfaatan teknologi kelautan juga menjadi suatu keharusan, kelautan dilakukan untuk pengelolaan energi laut kelistrikan.

Pemerintah memiliki andil dan pengaruh yang besar terhadap perkembangan kekuatan maritim. Pemerintah dapat mendukung pertumbuhan industri maritim melalui kebijakannya. Bahkan ketika suatu negara tidak memiliki potensi maritim secara alamiah. Suatu negara masih tetap bisa menjadi negara maritim dengan cara mencoba mengembangkan industri yang berkaitan pada kemajuan dibidang teknologi.

Bagaimana mungkin negara kontinental seperti China (sebagian besar wilayahnya adalah daratan) bisa menjadi negara maritim yang kuat. Kebutuhan China akan keamanan pengangkutan komoditas ekspor-impornya, kepentingan China di Laut China Selatan, dan eksploitasi illegal beberapa negara di teritorial maritim China mendorong pemerintahnya secara konsisten membangun kekuatan maritim yang kuat untuk menjamin kedaulatan negara.

Berdasarkan data *Food and Agricultural Organization* (FAO), Indonesia mengalami kerugian sebesar US\$ 3.21 miliar akibat *illegal fishing* yang dilakukan oleh nelayan asing di perairan Indonesia.³⁴ Tidak adanya kebijakan dan strategi yang komprehensif mengenai

³⁴ Susanto S. (2012) "*Illegal Fishing Causes Rp.3T Loss to State Anually*", The Jakarta Post, Juni 8, <http://www.thejakartapost.com/news/2012/06/08/illegal-fishing-causes-rp-3t-loss-state-annually.html>

maritim membuat pencurian itu wajar terjadi. Jika ingin menjadikan Indonesia sebagai negara maritim, maka tujuan, sarana dan cara untuk mencapai hal tersebut harus jelas. Sebagai negara kepulauan, tentu peluang yang dapat dikembangkan Indonesia untuk menjadi poros maritim sangat banyak.

Untuk itu, dibutuhkan kekonsistenan pemerintah dalam mendorong terciptanya kondisi untuk membuka peluang tersebut. Salah satunya adalah membangun infrastruktur maritim secara masif. Dengan membangun infrastruktur maritim, dengan sendirinya pemerintah menciptakan lahan dan pasar yang dapat mendorong tumbuhnya berbagai aktivitas industri maritim, yang memunculkan investor-investor baru dan pertumbuhan ekonomi.

Dalam upaya pemerintah perlu membangun pelabuhan mulai dari skala lokal, nasional hingga pelabuhan berkelas internasional. Keberadaan pelabuhan tersebut tentu dalam rangka menunjang kegiatan ekonomi kelautan. Untuk itu, pelabuhan yang dibangun harus memenuhi standar-standar pelabuhan yang akan menjadi tempat bersandar kapal-kapal internasional. Konsekuensinya, kapal-kapal berbendera Indonesia yang hendak berlayar dan bersandar ke pelabuhan-pelabuhan internasional harus memenuhi standar internasional, standar-standar tersebut harus sesuai dengan *International Ships and Ports Security Code (ISPS Code)*.

Pemerintah juga perlu melakukan peninjauan ulang terhadap sejumlah regulasi terkait kegiatan ekonomi kemaritiman misalnya kebijakan tingginya pajak yang harus dibayar oleh pelaku usaha maritim untuk membeli kapal, bongkar muat, dan bea masuk. Jika ingin membangun perekonomian dari maritim, maka regulasi-regulasi harus mengakomodasi kepentingan pelaku bisnis maritim. Hal lain yang menjadi penghambat lancarnya investasi di laut adalah tumpang tindih penegakan hukum di laut. Tidak adanya koordinasi dari instansi yang berwenang pada keamanan laut tersebut memicu beban biaya operasional semakin tambahan.

Indonesia memiliki tiga jalur masuk ALKI strategis yang menjadi jalur kapal-kapal dagang internasional, yaitu Selat Sunda, Selat Lombok, Selat Makassar dan beberapa *choke points* yang sangat rawan

ditinjau dari segi keamanan. Indonesia juga berbatasan dengan Selat Malaka yang merupakan salah satu selat dan *choke point* terpadat di dunia. Berdasarkan data *Energy Information Administration* (EIA), lebih dari 50% minyak mentah Jepang, China, dan Korea Selatan disuplai dari negara-negara di Timur Tengah, dan beberapanya dari Afrika. Vitalnya minyak bagi penunjang roda ekonomi mereka menuntut pula keamanan di jalur-jalur pengiriman minyak negara-negara tersebut. Selat Malaka merupakan rute terpendek dari Timur Tengah menuju Asia Timur.³⁵

Jika Selat Malaka diblok, hampir setengah dari armada kapal dunia harus memutar melalui Selat Lombok atau Selat Sunda.³⁶ Namun, karakteristik Selat Sunda yang tidak memungkinkan kapal lebih dari 100.000 dead weight tones (DWT) melewatinya membuat kapal-kapal tanker tertentu harus memutar melewati Selat Lombok. Karakteristik Selat Lombok cenderung aman karena lebih luas dan dalam. Namun, kapal akan membutuhkan jarak tempuh dan waktu yang lebih panjang jika melewati rute ini, sehingga akan menambah biaya transportasi yang merugikan operator tanker.³⁷

Mengingat letaknya posisi yang strategis, Selat Malaka rawan akan serangan perompak dan teroris. Ketidakstabilisan lainnya seperti konflik lokal, bencana alam (seperti yang terjadi saat Tsunami Aceh). Kecelakaan kapal yang dapat menyebabkan tumpahan minyak perlu diantisipasi?³⁸ Berdasarkan data Allianz Global Corporate & Specialty, fokus pembajakan bergeser dari Somalia ke spot baru, yaitu Indonesia dan Afrika Barat. Dari 128 serangan pembajakan di Asia Tenggara, 106 diantaranya terjadi di Indonesia. Meskipun serangan yang dilakukan gerombolan orang-orang tersebut tergolong pencurian oportunistik

³⁵ EIA (2012), “*World Oil Transit Chokepoints U.S. Energy Information Administration*”, Agustus 22, <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>

³⁶ EIA (2012), *Ibid*

³⁷ Zubir, M. (2013), “*The Strategic Value of Malacca Strait*”, April 15, <http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/TheStrategicValueoftheStraitofMalacca.pdf>

³⁸ EIA (2012), *Ibid*

tingkat rendah, akan tetapi jika tidak kendalikan dapat meningkat menjadi serangan pembajakan terorganisasi dengan baik.³⁹

3. Kedaulatan Negara dan Wilayah

Wilayah Indonesia yang wilayah lautan lebih luas dari wilayah daratan, memberikan inspirasi bagi presiden Indonesia sekarang yaitu Joko Widodo menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dan ingin menjadikan pemikirannya kebijakan politik poros maritim yang dianut presiden Joko Widodo baik dari gagasan pemikiran Soekarno tentang Trisakti selain kemandirian atau berdikari secara politik, ekonomi dan kebudayaan nasional yang tidak lain adalah memperkuat kedaulatan negara dan ancaman terhadap keamanan maritim (Maritim Security) terjaga dengan baik di wilayah dan kedaulatan Indonesia. Dalam uraian diatas dapat disampaikan beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut :

Pertama, bagaimanakah Joko Widodo membuat kebijakan politik yang dilandasi untuk mencapai tujuannya yakni Indonesia sebagai Poros Maritim dalam konteks dengan didasarkan pada regulasi Undang-Undang dan Peraturan Presiden tentang keamanan laut dan pengaturan kewenangan antar instansi yang secara langsung menangani kewenangan di laut sebagai komitmen politik terhadap poros maritim Indonesia.

Kedua, apakah konsep gagasan poros maritime harus didukung oleh instrumen kekuatan armada laut keamanan maritim dan pembangunan maritime yang memiliki korelasi oleh aspek ekonomi maritime, industri maritime, transportasi dan diplomasi maritim dalam rangka menghadapi berbagai ancaman keamanan laut nasional. Hal ini yang dikoordinasikan oleh Menkopolkam bekerja sama dengan Menko Kemaritiman, Kementerian Kelautan dan Perikanan dan kewenangan yang dimiliki masing-masing sektoral, koordinasi, implementasi Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam

³⁹ Allianz Global Corporate & Specialty. (2014), *Safety and Shipping Review 2014*, <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2014>.

patroli keamanan laut dan keselamatan wilayah perairan dan yuriksi laut di Indonesia serta dukungan institusi negara dalam hal koordinasi antar departemen, terutama Kementerian Luar Negeri RI dalam soal diplomasi maritime.

Ketiga, masih terjadi kesenjangan otoritas kebijakan soal keamanan laut dalam konteks dengan masalah koordinasi lintas sektoral kewenangan pemerintah pusat, terutama kedudukan Angkatan Laut dibawah kewenangan payung UU nomor 34 tahun 2004 tentang TNI dan UU Pertahanan Nomor 3 Tahun 2002 dalam bidang pertahanan militer untuk menjaga kedaulatan negara, khususnya pertahanan dilaut, UU nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan Peraturan Presiden yang menyangkut kebijakan kelautan, Rencana Aksi (Prepres no.16 tahun 2017) berdasarkan pada Rencana Jangka Pembangunan Menengah (2015-2019) serta UU Nomor 45 tahun 2009 tentang Perikanan yang terkait dengan instansi pemerintahan daerah soal masalah pengelolaan, koordinasi dan manajemen pembangunan maritim Indonesia/antara kelautan dan Perikanan.

Hal ini akan terjadi banyak benturan kewenangan antar instansi atau lembaga kementerian, belum ada dasar hukum yang mengatur kewenangan tersebut dan regulasi konflik pengaturan batas wilayah antara pusat dan daerah, serta masalah dengan diplomasi Angkatan Laut melalui kebijakan luar negeri dengan diplomasi maritim. Dari pemikiran diatas ditarik dari hasil fokus penelitian sebagai berikut :

- (1). Apakah Gagasan Pemikiran tentang Kebijakan Politik Poros Maritim Presiden Joko Widodo?
- (2). Bagaimana alasan utama dengan penerapan dan implementasi kebijakan kelautan tentang Poros Maritim Indonesia dengan lima pilar maritim?
- (3) Bagaimana mengatur kewenangan antara TNI Angkatan Laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan serta Badan Keamanan Laut (Bakamla) dalam hubungan kerjasama dalam penanganan dan pengawasan keamanan di laut?
- (4) Implikasi dari kebijakan politik dan tinjauan kritis terhadap tarik menarik kewenangan ketiga instansi pemerintah tersebut?

Penyusunan suatu strategi maritim pasti didorong oleh “*key determinants*” sebagai strategi keamanan maritim Indonesia dengan adanya undang-undang nomor 32 tahun 2014 tentang kelautan, maka dibentuk Badan Keamanan Laut (Bakamla). Sedangkan adanya TNI Angkatan Laut dan Kementerian Kelautan dan Perikanan yang masing-masing memiliki kewenangan dalam pengelolaan laut. Oleh karena itu, dalam penyusunan Strategi Keamanan Maritim yang sifatnya sebagai non kementerian Indonesia hendaknya mengandung hal-hal sebagai berikut. Pertama, perkembangan kemaritiman menggambarkan tentang implikasi sejarah maritim yang ada Indonesia mulai dari evolusi penjajahan oleh Belanda sampai dengan beberapa operasi militer dan kekuatan di laut yang telah dilaksanakan oleh TNI AL, Kementerian Kelautan dan Perikanan dan Bakamla menjadi satu kesatuan dan integrasi penguasaan dan tanggung jawab di wilayah laut yang secara komprehensif belum terlaksana dan terintegrasi belum terlaksana.

Dalam konteks ini untuk menjelaskan tentang Geopolitik dan konstelasi kawasan Indonesia dalam beberapa “*choke point*” di Indonesia yang memiliki pengaruh terhadap kerawanan yang ada yang dapat memicu pergolakan keamanan nasional maupun internasional. Sebagai respon terhadap perkembangan lingkungan strategis di Samudera India dan Samudera Pasifik, Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan dari aspek politik, ekonomi dan sosial-budaya dapat disebutkan sebagai negara maritim. Selanjutnya, faktor-faktor geopolitik yang berkontribusi terhadap konflik kepentingan yang terkait dengan pemilikan wilayah laut yang sebagian besar dipicu oleh sengketa maritim dan perluasan teritorial. Isu keberagaman di wilayah perairan Indonesia juga harus dapat dijelaskan, baik dari segi populasi, sumber daya alam, ekonomi, terorisme, konflik dan ancaman lintas batas negara dan perbatasan wilayah, terutama meningkatnya pencurian ikan secara ilegal di wilayah kepulauan Indonesia.

Kawasan Indonesia merupakan *locus* lebih dari 75 persen bencana alam dunia dan isu geopolitik lainnya adalah penilaian Terhadap Maritim Regional dan kecenderungan-kecenderungan Angkatan Laut Ekstra Kawasan. Isu selanjutnya adalah pembangunan

kekuatan Angkatan Laut China dan implikasi terhadap permasalahan Laut China Selatan dan pengaruh terhadap Pulau Natuna, namun di sisi lain terdapat kecenderungan peningkatan kerjasama antar negara di kawasan regional untuk menanggulangi ancaman keamanan maritim antara Indonesia, Malaysia dan Filipina.

4. Kerangka Pemikiran

Indonesia memiliki tantangan dan peluang dalam era globalisasi dan pengaruhnya melaksanakan kebijakan politik dalam konteks dengan kajian teoritis yang korelasi teori “Actor Rasional, teori kedaulatan, teori diplomasi kebijakan luar dengan diplomasi maritim dan diplomasi angkatan Laut, seperti tantangan dalam keamanan dan pertahanan. Saat ini Indonesia menghadapi berbagai tantangan terhadap sektor keamanan dan pertahanan yang merupakan akibat dari perubahan dinamika interaksi antar negara di kawasan regional. Kenyataannya masih terdapat permasalahan klasik Indonesia dengan negara tetangga di Asia Tenggara seperti permasalahan perbatasan dengan Malaysia dan masalah reklamasi Singapura. Di tahun 2016 terdapat dua isu dan dinamika di kawasan Asia yang berpotensi menjadi konflik kepentingan yang berdampak pada kerjasama ekonomi, konektivitas jaringan dalam membangun pelabuhan dengan Tol Laut dan dukungan dari Budaya Maritim yang masih terjadi kesenjangan. Diplomasi Maritim Indonesia agaknya diuji kemampuannya dalam kasus ini. Indonesia dalam hal kekuatan militer, sangat rentan akibat tidak adanya aliansi strategis yang dapat menjadi zona buffer Indonesia. Besar kemungkinan Indonesia hanya akan menjadi penonton yang terkena imbas negative dari kekacauan di kawasan. Dalam konteks geografis terjadi pergeseran ke geopolitik, Indonesia sesungguhnya bisa melakukan upaya penangkalan melalui gesture yang dapat ditunjukkan melalui “politik anggaran”. Artinya, peningkatan anggaran pertahanan dan keamanan akan memberikan sinyal kepada negara-negara di kawasan, termasuk Tiongkok dan AS bahwa Indonesia serius dalam merespon dinamika kawasan pengaruh poros maritim. Kemudian, di sisi lain, Indonesia dapat melakukan upaya diplomasi keamanan nasional dengan menggagas kerjasama

keamanan laut antara Indonesia, Malaysia dan Filipina secara terbatas yang saling menguntungkan bagi stabilitas negara-negara Asia Tenggara dari ambisi memperluas batas teritorial. Penelitian ini dibatasi selama masa pemerintahan Presiden Joko Widodo periode 2014-2017. Kajian pada konteks kebijakan politik poros maritim adalah tarik menarik kewenangan Kementerian Kelautan dan Perikanan(KKP), TNI-Angkatan Laut dan Bakamla (Badan Kemanan Laut) sebagai bagian integral dalam kewenangan penanganan keamanan laut dalam konteks dengan kebijakan politik poros maritim presiden Joko Widodo. Penelitian ini dibatasi selama masa pemerintahan Presiden Joko Widodo periode 2014-2017. Kajian pada konteks kebijakan politik poros maritim yaitu Tarik menarik kewenangan Kementerian Kelautan dan Perikanan(KKP), TNI-Angkatan Laut dan Bakamla (Badan Kemanan Laut) sebagai bagian integral dalam kewenangan penanganan keamanan laut dalam konteks dengan kebijakan politik poros maritim presiden Joko Widodo

Berdasarkan uraian diatas, kerangka teori dari penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut:

Bagan 2 : KerangkaTeori



Perkembangan pengetahuan dan pandangan tentang masa lampau yang merupakan dasar untuk mengenal dan mengerti masa depan suatu bangsa menjadi berat sebelah. Penulisan sejarah yang berpretensi atau beraspirasi nasional dalam arti yang sebenarnya dianggap tidak lengkap apabila yang diutamakan hanya unsur darat saja dari yang seharusnya sejarah tanah air, sebagaimana dalam bagan 2 menjelaskan responsive terhadap antribut dari, transportasi, informasi, komunikasi dan dominasi dalam konteks dengan masalah kerjasama maritime dan masalah konflik dan kompetisi, dimana dibutuhkan peran dari angkatan laut(Naval Roles). Dalam bagan 2 ini lebih memperjelas hubungan dalam proses kebijakan Poros Maritim dan alur pikir kewenangan tiga instansi pemerintah:

Bagan 2 : Alur Pikir Kerangka Analisis



Posisi luas wilayah ini tidak lagi melihat Negara Republik Indonesia sebagai suatu kesatuan berdasarkan prinsip kesatuan yang terpisah antara laut dan daratan,serta udara harus memiliki kebijakan yang proporsional oleh pemerintah (maritime policy) dengan pengakuan internasional (UNCLOS 1982), melainkan suatu negara kepulauan (*archipelagic state*) yang mempunyai kebulatan teritorial antara kepentingan pemerintah pusat dan pemerintahan daerah termasuk kelautan dan selat yang berada di dalam garis perbatasan yang telah ditentukan dengan daerah. Azas 'Negara Kepulauan' resmi diumumkan lewat Deklarasi Juanda pada 13 Desember 1957 dan diperjuangkan pada tingkat internasional selama 25 tahun.⁴⁰ Hal ini tidak bisa dipisahkan dengan masalah ekonomi dan keamanan maritim terus berkembang sebagai negara maritim dan perubahan UU nomor.32 tahun 2014 tentang Kelautan dan UU No.23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah.

Visi Poros Maritim Dunia menggambarkan pemahaman terhadap geostrategis dan geopolitik Indonesia di percaturan dunia. Hal itu berangkat dari kesadaran bahwa masa depan dunia di Pasifik. Seluruh alur pelayaran dunia yang melalui jalur strategis di Indonesia akan dipergunakan sebagai pendekatan diplomasi terkait dengan peran strategis Indonesia. Dengan demikian, Poros Maritim Dunia merupakan doktrin politik luar negeri masa kini dan masa depan, yakni menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang menyejahterakan rakyat sekaligus dihormati bangsa-bangsa lain.

Pertama, belum adanya terobosan kebijakan yang mampu mengikat dan memayungi instrumen ekonomi maritim, seperti sektor perikanan, pertambangan dan energi lepas pantai, pariwisata bahari, transportasi laut dan kepelabuhanan, serta sumber daya manusia di sektor maritim. Dampaknya, persepsi tentang ekonomi maritim secara kelembagaan masih sangat parsial, sehingga tolok ukur ekonomi maritim dilihat hanya dari satu organisasi kementerian, yaitu Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP). Padahal dari segi tupoksi dan kewenangan, kapabilitas departemen ini sangat terbatas untuk

⁴⁰ C. Drake, *National Integration in Indonesia. Patterns and Policies* (Honolulu: University of Hawai Press, 1989), h. 16

mengakomodir urusan lintas sektoral dan instansi kelembagaan pemerintah lainnya dalam mengembangkan ekonomi maritim dan sumberdaya kelautan yang sangat potensial, terutama masalah keamanan di laut.

Kedua, kebijakan maritim (*maritime policy*) tidak menjadi payung politik bagi pembangunan ekonomi sehingga kelembagaan yang terlibat dalam sektor maritim mengalami disorientasi. Padahal, kepentingan kolektif maritim perlu diorganisir secara terpadu. Untuk itu, negara perlu berani menegaskan kebijakan maritim sebagai platform pembangunan ekonomi.

Ketiga, *backwash effect* secara masif yang menempatkan sektor maritim khususnya perikanan sebagai sektor pengurasan sebagai akibat dari tingkat kebocoran sektoral (*sectoral leakages*) yang terjadi sehingga menyebabkan sektor perikanan menjadi kerdil dan marginal. Kebocoran sektoral ini dimaknai dalam dua hal, yaitu (1) Hubungan antara pemilik kapal-kapal ikan dan didominasi oleh pengusaha perikanan dalam dan investasi dari luar dengan nelayan, yang cenderung menempatkan pemilik kapal sebagai pihak yang menikmati keuntungan (*benefit*) lebih banyak dari pada nelayan yang hanya memenuhi standar hidup minimum kebutuhannya; (2) *Feedback* nilai ekonomi perikanan terhadap perbaikan infrastruktur publik di komunitas nelayan sulit terjadi.

Keempat, faktor Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang diharapkan menjadi saluran membagi kemakmuran secara adil nampaknya masih sulit diwujudkan karena wajah APBN dapat dilihat dari alokasi anggaran Kementerian Kelautan dan Perikanan, Bakamla dan TNI-Angkatan Laut yang masih mengarah kepada “*continental oriented*” dan selalu menempatkan sektor maritim termasuk provinsi berbasis maritim dan pulau-pulau kecilnya, termarginalisasi dalam pembagian sarana dan prasarana pembangunan kelautan dan keamanan laut posisi TNI. Angkatan Laut dibawah kewenangan Panglima ABRI sebagai bagian integral dari kekuatan pertahanan negara memiliki tugas utama sebagai matra laut di bidang pertahanan dan keamanan dalam menegakkan hukum, menjaga

keamanan laut, di wilayah laut yuridiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional (UNCLOS 1982).

Kepemimpinan dengan visi yang kuat kepada pembangunan berbasis maritim diyakini dapat menjadi jalan keluar untuk mempercepat kemajuan ekonomi nasional. Hal ini sejalan dengan realitas yang mendera sektor sumber daya daratan yang dari waktu ke waktu mengalami penurunan nilai ekonomi. Fenomena kompetisi yang semakin padat terhadap perebutan ekonomi di daratan cenderung semakin meningkat seiring dengan adanya pertambahan penduduk.

Konflik kepentingan yang ekksesif terhadap penguasaan sumber daya di daratan juga telah menyebabkan ketidakseimbangan ekologis politis yang mengkhawatirkan, yang berujung pada tingginya intensitas bencana alam di daratan seperti banjir, longsor, kekeringan, kebakaran hutan, polusi udara dan wabah penyakit. Tersedianya potensi ekonomi kelautan (*blue economy*) yang belum digarap baru sekitar 8% dengan maksimal menjadi tantangan strategis yang harus dijawab dari kebijakan poros maritim Indonesia.

Keprihatinan terhadap sektor kelautan nasional mengharuskan adanya kebijakan strategis untuk mempercepat pengembangan keunggulan di berbagai sub-sektor kelautan. Kesadaran terhadap pergeseran paradigma baru dalam konteks dengan pembangunan yang berorientasi kontinental (*land-based development*) kepada orientasi laut (*ocean-based development*) semestinya dapat diwujudkan dalam bentuk dukungan kebijakan yang bersifat komprehensif dan konkret, sistematis, tidak parsial apalagi sporadis. Ekonomi kelautan atau berbasis kemaritiman tidak lagi dijadikan sektor pinggiran, melainkan sebagai arus utama dalam kebijakan pembangunan politik kelautan (*Ocean Politics*).

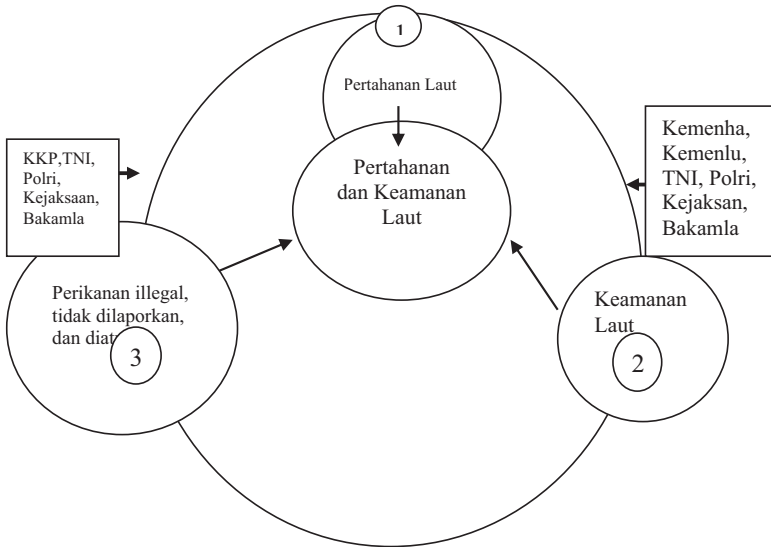
Pola pikir pembangunan nasional yang selama ini terlalu dominan secara kontinental nyata-nyata tidak mampu membawa kesejahteraan. Oleh karena itu, diperlukan kepemimpinan yang berani untuk mengaktualisasikan reorientasi semangat kelautan dalam kebijakan-kebijakan strategis pembangunan. Dengan demikian, kebangkitan ekonomi maritim tidak lagi menjadi sekedar jargon di setiap pergantian pemerintahan.

Adapun masalah krusial sektor maritim adalah rendahnya komitmen pemerintah membangun sektor ini. Semua aktivitas maritim belum terpusat, dalam satu departemen atau kementerian, sehingga fokus pengembangan sektor ini belum optimal karena hanya sebagai sub-sub sektor saja. Harusnya dibentuk satu departemen yang lebih fokus dan menjadikan maritim menjadi satu sektor tersendiri dengan sistem penganggaran dan kebijakan yang lebih terfokus dengan sebuah payung “*Maritime Policy*” sebagai kebijakan nasional yang berkelanjutan.

Pembangunan ekonomi maritim juga nyaris tanpa berpihakan terhadap rakyat. Penguasaan sumber-sumber ekonomi dan praktik ekonomi yang didominasi asing, investasi tanpa seleksi, dan akses yang tidak setara telah mengakibatkan bangsa ini mengalami kemunduran dan tertinggal dari negara lain. Monopoli transportasi laut oleh armada asing saat ini mencapai 90 persen dan pengusaha asing memiliki penguasaan modal dan jasa angkutan laut.

Untuk itu, strategi dan kebijakan di bidang maritim (*Maritime policy*) harus segera dibenahi guna mengoptimalkan potensi yang dimiliki, baik menyangkut sumber daya laut, industri maupun bisnis transportasi. Potensi sektor maritim juga butuh pemihakan lewat kebijakan fiskal dan moneter belum menunjang kelautan dan kesejahteraan dalam poros maritim Indonesia.

Bagan 1. Kegiatan Prioritas Kebijakan Laut



4.1. Keamanan Laut

Keamanan Laut kelaut dengan penegak hukum dilaut yang diharapkan adalah terciptanya kondisi laut yang bebas dari ancaman kekerasan, ancaman terhadap sumber daya laut dan lingkungan, ancaman pelanggaran hukum, keamanan laut/maritim menjadi unsure penting pembangunan kemaritiman. Secara garis besar, tantangan dan isu-isu utama dari ancaman keamanan maritime di Indonesia adalah : (1) perompakan, kekerasan dan tindak kejahatan di laut, serta transnational crimes;(2) klaim kedaulatan; (3) pengamanan navigasilaut baik yang melalui ALKI ataupun alur laut lainnya dalam laut wilayah dan laut perairan kepulauan Indonesia;(4) belum optimalnya sumber daya pertahanan laut Indonesia yang terdiri atas sumber daya manusia, alutsista dan infrastruktur pengawasan ,teknologi pertahanan,serta data informasi petahanan.

Tantangan lainnya dibutuhkan sebuah National Integral Surveillance System (NISS) yang mampu mengoptimalkan sumber daya dalam sebuah Sistem Komando Pengambilan Keputusan. Saat ini

penjagaan terhadap keamanan laut masih dihadapkan pada kendala keterbatasan sistem dan informasi serta sarana dan prasarana dalam pengawasan dan penindakan serta belum optimalnya keterpaduan antar pemangku kepentingan dalam menangani masalah keamanan laut.

Ancaman terhadap pertahanan dan keamanan akan terus ada sejalan dengan perkembangan dibidang ekonomi serta teknologi informasi dan komunikasi. Untuk itulah dalam konteks keamanan laut/maritime ini dibutuhkan peran TNI yang kuat sebagai penjaga kedaulatan dan mempunyai kemampuan *deterrence effect* terhadap negara lain yang berani mencoba mengusik kedaulatan di wilayah Indonesia.

4.2. Pertahanan Laut

Posisi geografis dan geopolitik Indonesia yang sangat strategis membentang dari timur Samudera Hindia hingga barat Samudera Pasifik, dengan luas wilayah perairan dan yuridiksi lautan mencapai 5,8 juta km² atau merupakan 70% dari total wilayah Indonesia, yang terdiri dari 3,1 juta km² perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut territorial dan 2,7 juta km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), serta berbatasan maritime dengan 10 (sepuluh) negara tetangga. Hal tersebut menjadikan posisi Indonesia sebagai persinggungan berbagai kepentingan pihak/negara lain, sehingga kemampuan pertahanan laut yang menjadi sebuah kebutuhan untuk menegakkan nasional dari berbagai ancaman yang muncul.

Berbagai kepentingan yang akan saling bertemu di wilayah laut Indonesia, mengharuskan adanya kekuatan pertahanan laut yang kuat dan efektif dalam menjaga kedaulatan bangsa. Sengketa perbatasan laut dan adanya kapal-kapal asing yang berlayar tanpa memerlukan izin melalui wilayah kedaulatan RI merupakan beberapa tantangan yang harus selalu diperhitungkan.

Kemampuan TNI Angkatan Laut sebagai penjaga kedaulatan wilayah laut perlu didukung dengan alutsista yang memadai sejalan dengan luasnya cakupan wilayah operasi. Pemenuhan minimum *essential force* merupakan program pemerintah untuk modernisasi militer Indonesia sebagai suatu kebutuhan yang penting menuju sistem

pertahanan dan keamanan laut yang kuat dengan postur yang proporsional sesuai dengan luas wilayah dan berbagai ancaman yang dihadapi, terutama wilayah laut Indonesia..

Sistem pertahanan negara Indonesia pada dasarnya merupakan sistem pertahanan semesta (sishanta) yang terdiri dari komponen utama (TNI AL), komponen cadangan dan komponen pendukung. Komponen cadangan/pendukung matra laut dapat berupa kapal-kapal pemerintah, kapal-kapal sipil dan kapal-kapal militer, kapal nelayan, dan masyarakat nelayan yang masih terkebelakang dalam proses pembangunan kelautan. Untuk itu, kemampuan sistem pertahanan semesta merupakan sebuah keharusan bagi keterpaduan antar instansi pemerintah yang belum terintegrasi.

4.3. Perikanan Ilegal

Perikanan tidak dilaporkan dan tidak diatur (illegal Unreported, and Unregulated Fishing) dan Kejahatan Perikanan (Fisheries Crimes).

Illegal Unreported dan Unregulated Fishing (IUU Fishing) adalah praktek eksploitasi sumber daya perikanan yang tidak sah, tidak dilaporkan dan melanggar aturan. Indonesia telah menjadi sasaran praktek IUU Fishing sejak lama sehingga menimbulkan kerugian sangat besar. IUU Fishing dapat terjadi pada semua kegiatan perikanan tangkap tanpa tergantung pada lokasi, target spesies, alat tangkap yang digunakan dan intensitas eksploitasi, baik pada perikanan skala kecil maupun industri di zona yuridiksi nasional maupun internasional seperti high seas (laut lepas).

Selanjutnya, perkembangan dewasa ini menunjukkan bahwa terdapat berbagai kejahatan yang serius seperti pemalsuan dokumen, penyelundupan senjata dan ancaman terorisme dari kelompok Abusayap dan jaringan ISIS yang memanfaatkan kelemahan dan kekuatan yang terbatas dalam pengawasan, patrol laut dan penyelamatan diberbagai perairan di Indonesia. Dalam mata rantai IUU Fishing atau yang disebut sebagai kejahatan perikanan yang memerlukan penanganan terpadu.

Dalam kontek kerjasama bilateral dan regional dalam konteks dengan kerjasama ASEAN yang dilakukan oleh Kementerian Luar

Negeri sebagai langkah-langkah untuk meningkatkan program Maritime Domain Awareness (MDA) dengan negara lain antara lain: pengembangan kemampuan respon multinasional lewat latihan maritim bilateral dan multilateral untuk mencapai *interoperability*, dan meningkatkan upaya-upaya pemeliharaan perdamaian (*peacekeeping*) jalur laut dengan diplomasi jalur sutera.

Isu strategis mengenai Maritime Domain Awareness (MDA) yang dicanangkan oleh Amerika Serikat dan China dalam kompetisi internasional untuk meningkatkan kekuatan keamanan maritim direspon oleh banyak negara, sehingga tidak aneh bila hal tersebut tercantum pula dalam Strategi Militer Maritim Indonesia sekarang ini.

Menjelaskan dan membahas tentang *Maritime Domain Awareness* dengan permasalahan-permasalahan perbatasan dengan negara tetangga baik batas laut maupun batas darat. Untuk mengantisipasi peristiwa yang terjadi di wilayah NKRI yang dapat mengancam kepentingan nasional Indonesia tercantum skenario yang mungkin bagi penggunaan kekuatan militer oleh Angkatan Laut Indonesia. Indonesia harus merancang skenario yaitu konflik dengan negara tetangga atau kekuatan ekstra kawasan, operasi bantuan kepada negara tetangga, operasi anti terorisme, menjamin *good order at sea*, pemeliharaan perdamaian, menjamin keselamatan dan keamanan SLOC di wilayah NKRI, melindungi diaspora Indonesia dan kepentingan Indonesia di luar negeri dan *Humanitarian Assistance And Disaster Relief* (HADR).

Untuk memenuhi peran, misi dan tugas dari skenario yang dikembangkan, Maritime Domain Awareness dipandang sebagai persyaratan awal yang mutlak. Menurut Strategi Militer Maritim Indonesia, *maritime domain awareness* bersifat esensial bagi pengambilan keputusan pada semua tingkatan operasi, baik strategis, operasional maupun taktis. Untuk menciptakan *maritime domain awareness*, Indonesia terus mengembangkan keberadaan dan kemampuan Angkatan Laut dalam bentuk “Sea Control” belum kelihatan secara nyata.

Menjelaskan tentang penggunaan strategi di masa damai. Sebagaimana pada dokumen strategi lainnya, elemen pertama

penggunaan kekuatan pada masa damai adalah penangkalan. Hal yang akan dijelaskan dalam penangkalan meliputi: *improvement in combat efficiency, ensuring forward presence, improving reach and sustainability dan information capability*. *Information capability* sendiri dikelompokkan dalam tiga bentuk, yaitu intelijen, pengamatan dan jaringan dan membangun kemitraan. Selanjutnya dibahas tentang Strategi Untuk Peran Diplomatik.

Posisi Indonesia harus tegas mengelompokkan peran diplomasi maritim dengan istilah “Naval Diplomacy”, terutama pada TNI Angkatan Laut dalam dua bentuk, yaitu *maritime diplomacy* dan *maritime cooperation*. Strategi Untuk Peran Konstabulari dituangkan dalam dua bentuk, yaitu *Low Intensity Maritime Operations (LIMO)* dan *Maintaining Good Order at Sea*. Berikutnya adalah strategi untuk peran benign peran benign pada TNI AL meliputi “Humanitarian Assistance And Disaster Relief” (HADR), *non-combatant evacuation operations, hidrografi dan building maritime consciousness* yang didukung oleh *communications strategic untuk mendukung operasi patroli dan keamanan di laut*.

Menjelaskan tentang Penggunaan Strategi Kekuatan Di Masa Konflik. Dalam permasalahan ini menguraikan tentang cara Angkatan Laut untuk mempengaruhi keluaran dari konflik, yaitu menggunakan metode *indirect operations* dan *direct operations*. Seiring dengan perkembangan teknologi, Angkatan Laut Indonesia masa kini membutuhkan kemampuan untuk menggunakan secara maksimal kedua pendekatan untuk *to address* pertempuran darat dengan tujuan mempengaruhi peristiwa-peristiwa di darat.

Oleh karena itu, perkembangan lingkungan strategis di kawasan regional mempengaruhi perkembangan domestik yang ditandai dengan perubahan spektrum konflik dan ancaman melibatkan kekuatan darat dan laut. Indonesia harus berani menyadari perlunya suatu strategi baru untuk menghadapi situasi tersebut, seperti strategi berjudul *A Maritime Military Strategy for Indonesia 2025 - 2050* yang akan meletakkan tugas-tugas bagi penggunaan kekuatan Angkatan Laut di masa konflik dan kerjasama antar negara.

Terkait dengan hal itu, pembangunan kekuatan laut akan senantiasa dituntun oleh tiga faktor yaitu perencanaan jangka panjang dan alokasi anggaran dan pembangunan kompetensi inti (pada galangan kapal dan industri maritim). Untuk mencapai pembangunan kekuatan Angkatan Laut Indonesia, dibutuhkan investasi dan modal yang besar yang didukung oleh sejumlah teknologi masa depan.

4.4. Teori Aktor Rasional

Allison dalam *Essence of Decision* mengemukakan mengemukakan tiga model untuk memahami kebijakan politik suatu negara yaitu model 1 : The Rational State-Actor. Model 2 : Organizational Process, dan Model 3 : Governmental Politics (Birokrasi Pemerintah). Pemahaman kebijakan politik suatu negara dalam konteks model yang ditawarkan oleh Graham Allison berlaku umum. Dalam arti adalah bahwa ketiga model tersebut dapat menjelaskan suatu keputusan politik yang dibuat oleh suatu negara dalam menghadapi situasi internasional. Diantara ketiga model tersebut model 1 atau The Rational Model adalah lebih umum. Konsep-konsep dari model-model tindakan rasional adalah :⁴¹

1. *Goods and Objectives* : Tujuan-tujuan dan objektif-objektif dari individu (agent) ditranslasikan dalam “payoff” atau “utility” dari suatu tatanan alternative konsekuensi. Graham Allison dalam konteks ini menekankan bahwa pelaku atau agen memiliki apa yang disebutnya “a payoff function” berdasarkan pada perkiraan konsekuensi-konsekuensi yang mungkin muncul.
2. *Alternatives*. Allison menekankan bahwa agen-agen yang rasional harus memilih alternatif-alternatif yang ada dalam situasi tertentu. Allison menekankan bahwa tindakan-tindakan alternatif bukan suatu tindakan yang sederhana. Tetapi “...specification of course of action must be sufficiently precise.

⁴¹ *Essence of Decision* ; Explaining the Cuban Missile Crisis, Graham t. Allison, Harvard Univ, Little. Brown and Company, Boston, 1971.

3. Consequences. Tiap-tiap alternatif menurut Allison "... is attached a set of consequences or outcomes of choices that will ensure if the particular alternatives is chosen"
4. Choices. Pilihan yang rasional menurut Allison adalah "that alternative whose consequences rank highest in the decision maker's payoff function".

Paradigma aktor rasional(State Actor Rational) menurut Allison adalah sebagai berikut :

1. Basic unit of Analysis : Governmental Action as Choice
2. Organizing Concepts ; A National Actor. B. The Problem. C. Static Selection. D. Actions as Rational Choice : 1. Goals and Objectives. 2. Options. 3. Consequences. 4. Choice.
3. Dominant Inference Pattern
4. General Proposition.

Dalam konteks dengan model 2 disebut sebagai proses organisasi pemerintah,dimana proses tersebut sebagai paradigma dari proses organisasi, Basic unit analysis sebagai tindakan pemerintah yang menghasilkan program kinerja(Outputs). Hal ini adalah kejadian-kejadian politik(Global dan Regional) yang merupakan hasil "ouputs" dari organisasi pemerintah. Rutinitas penggelaran kekuatan fisik membentuk rangkaian pilihan yang efektif bagi pemerintahan Joko Widodo dengan gagasan Poros Maritim atau sering disebutkan sebagai kedaulatan maritim.

Persoalan ini adalah apakah hasil keluaran(Ouputs) dalam organisasi pemerintahan memiliki struktur sebagai suatu situasi dalam menghadapi masalah kendala yang tidak longgar atau sempit, dimana pemimpinnya harus mengambil suatu keputusan politik terhadap isu politik. Kemudian faktor problematika dan parochial prioritas dan persepsi,disamping tanggung jawab secara kolektif dan tindakan(Action) dari organisasi pemerintahan dalam pembagian tugas dan wewenang sering kali terjadi benturan dan konflik kepentingan.

4.5. Kajian Literatur

Simela Victor Muhamad (2014) dalam judul “Indonesia dalam Keamanan Maritim Kawasan”. Dalam tesis ini yang dimaksudkan kawasan adalah ASEAN dan Asia Pasifik. Tesis ini bercerita tentang permasalahan yang ada di kawasan terkait maritim adalah seputar sengketa batas maritim kawasan. Kondisi ini melibatkan negara-negara ASEAN maupun kawasan Asia Pasifik termasuk China dan Jepang. Negara-negara maritim seperti Indonesia, Vietnam, Malaysia, Laos, Filipina yang juga berbatasan maritim menimbulkan konflik perbatasan di antar negara. Belum lagi keterlibatan China dan Jepang dalam konflik Laut China Timur dan Laut China Selatan.

Poltak Partogi Nainggolan (2014), “Keamanan Maritim Di Asia Pasifik dan Respon Indonesia dan ASEAN”. Dalam tesis ini bercerita tentang eskalasi konflik di dua kawasan Laut China Timur dan Laut China Selatan, Dalam eskalasi tersebut bahkan China bahkan menerapkan Air Defence Identification Zone yakni pertahanan udara untuk menjadi kedua laut teritorialnya. Kondisi ini tentunya mengingat sumberdaya maritim dua laut tersebut sangat potensial. Bahkan 2013 anggaran militer China mencapai 1.720 triliun artinya hampir sama dengan APBN Indonesia.

Masalah lainnya adalah munculnya masalah perompakan dan pembajakan terhadap kapal-kapal dari produsen dan konsumen yang melintasi laut ASEAN terutama kapal-kapal yang berlayar dari Teluk Persia, Teluk Aden dan Samudra Hindia. Misalnya pada tanggal 22 April 2014 kapal tanker Singapura dibajak di Selat Malaka yang akan menuju Myanmar. Selain itu 14 Juni 2014 kapal tanker Al Maru yang terdaftar di Honduras juga di bajak di laut China Selatan. Masalah lainnya adalah kasus terorisme maritim. Tentunya kondisi ini harus diwaspadai sebab para teroris akan cenderung mudah untuk membajak kapal-kapal yang melintas untuk mengambil hasil dari pembajakan tersebut tentunya orientasi ekonomi.

Laode Muhamad Fathun (2015) “Gun Trafficking and ASEAN Stability”, dalam tesis ini bercerita tentang suplai senjata terhadap kelompok-kelompok terorisme dan gerakan separatisme cenderung diselundupkan melalui laut. Kelompok GAM, kelompok separatis

Moro, Macan Tamil adalah sejumlah gerakan-gerakan yang senjatanya disuplai lewat laut. Misalnya, sejak pecahnya konflik di Poso, banyak fakta tentang penggunaan berbagai jenis senjata api ilegal. Di antaranya, termasuk kategori bolt action rifle, seperti SMLE No. 5 Jungle Carbine (Inggris), yang lazim dikenal dengan LE (LeeEnfield) atau jungle. Adapula jenis senapan serbu, seperti M16 buatan Colt (USA) dan AK-47 (Avtomat Kalashnikova) buatan Rusia. Penelitian ini akan menganalisis faktor-faktor yang mendasari kebijakan poros maritim Jokowi baik karena faktor ideologis maupun struktur geopolitik terkait ancaman keamanan geopolitik maritim Indonesia.

Menurut Alfred T Mahan, dalam buku yang berjudul “The Influence of Sea Power upon History 1660-1753” terbit pada tahun 1890 menyebutkan betapa pentingnya peran laut sebagai aspek kekuatan sebuah bangsa. Seiring dengan keterpanggilan pembangunan maritim Indonesia sesuai dengan kodrat penciptaannya maka untuk mewujudkan TNI AL yang memiliki kemampuan “World Class Navy” yang memiliki lompatan pemikiran kedepan harus melakukan revolusi paradigma maritim terhadap “Character of the people dan Style of government” serta harus diwujudkan dalam sebuah konsep doktrin maritim dan strategi militer maritim Indonesia. Doktrin maritim harus didukung dengan kebijakan politik yang berupa penerbitan undang-undang kemaritiman atau kelautan untuk mengikat semua komponen bangsa.

Demikian pula, apabila Indonesia akan melaksanakan transformasi dari status negara berkembang menuju negara maju. Strategi maritim yang disusun harus mampu mengamankan aspirasi kepentingan nasional Indonesia yang masih berstatus negara berkembang. Dalam waktu yang panjang bisa jadi status Indonesia telah meningkat menjadi negara maju, sehingga aspirasinya mengalami perluasan dibandingkan saat ini. Perubahan itu akan diikuti pula strategi keamanan nasionalnya, termasuk pula strategi maritim dan strategi militer dukungan kekuatan angkatan laut yang masih sangat terbatas dengan luas wilayah yang luas. Selama ini masalahnya perhatian terhadap sumber daya laut tidak signifikan dan rencana yang

disusunnya secara komprehensif bukan parsial dalam kapasitas kepentingan nasional sebagai paradigma lama.

Amanat Presiden Soekarno pada hari Armada, 1961, "... Bahwa tradisi kuno kita ialah, agar kita menguasai lautan, bahwa negara kita hanya bisa menjadi besar dan kuat jikalau ada persatuan perhubungan penguasaan yang mutlak dari lautan". (Letkol Laut (P) Salim, S.E., Kasubdit Kerjasama, Pusat Pengkajian Maritim Seskoal) secara luas memaparkan tentang kemaritiman di Indonesia sebagai berikut :

Berkali kali telah didengarkan bahwasannya Indonesia adalah negara maritim, namun tanpa sebuah implementasi yang jelas. Implementasi tersebut memerlukan kesamaan visi dari seluruh komponen bangsa. Visi yang sama dapat terbangun jika terjadi perubahan paradigma baru yang berorientasi kelautan, bukan lagi ke daratan yang fundamental. Perubahan ini dapat mulai dilakukan dengan merumuskan sebuah doktrin maritim yang berperan sebagai pedoman dalam penyamaan visi maritim. Setiap individu harus memahami dan menyatakan bahwa secara kodrat Indonesia lahir sebagai negara maritim baik dilihat dari konstelasi geografis dan geopolitik maupun sejarah perjalanan bangsa. Kenyataan ini sudah tertanam sejak berabad-abad masa lampau dengan kepahlawanan rakyat Indonesia di lautan luas, jauh sebelum kedatangan kaum kolonialis Belanda. Pelaut-pelaut nusantara dapat membanggakan tradisi nenek moyang kita yang mencapai prestasi yang tinggi dalam memelihara hubungan-hubungan laut dengan mengarungi samudera-samudera.

Kita dapat mengenang pula bahwa zaman-zaman kejayaan dalam sejarah negeri kita justru terjadi pada waktu kerajaan Sriwijaya (abad ke-7) dan kerajaan Majapahit (abad ke-4 yang keduanya mempunyai kekuatan di laut dan dapat memelihara hubungan antar pulau yang baik. Tetapi perlu diperhatikan sejarah masa lalu bahwa keruntuhan kerajaan Sriwijaya yang akhirnya merosot menjadi teror bajak laut disebabkan karena kekuatan di laut tidak disertai perkembangan hubungan di daratan. Sebaliknya, Kaum kolonialis Belanda dulu dapat menundukkan negeri kita karena mereka berhasil mematahkan kekuatan kita di laut dan mendesak mengalahkan kerajaan

Mataram dalam perjanjian Ganti(Amangkurat 2) yang tidak mempunyai kekuatan di laut.

Untuk mewujudkan kodrat sebagai negara maritim yang kuat tersebut, bangsa Indonesia harus dibentuk menjadi insan yang berjiwa bahari atau pelaut kembali. Mutlak untuk disadari bahwa dalam membangun bangsa ini diperlukan instrumen- instrumen maritim serta Angkatan Laut sebagai military power yang kuat, diperlukan suatu gotong royong yang kuat antar *stakeholder* maritim dalam nation building maritim. Sinergisme antar instansi kemaritiman dalam menggali, mengolah, dan memanfaatkan segala kekayaan (8 persen) laut merupakan suatu kondisi yang harus diciptakan oleh negara Indonesia sebagai negara maritim yang besar. Di samping itu, Angkatan Laut sebagai instrumen utama dalam “*Sea Power*” harus dibangun untuk menjadi kuat guna mengamankan seluruh kegiatan instansi terpadu terhadap kelangsungan program kemaritiman tersebut.

Doktrin merupakan suatu pedoman tata laku yang bersifat mendasar dan umum yang diyakini kebenarannya untuk menghadapi sesuatu masalah yang merupakan penerapan atau sebagai sumber dari strategi, dalam aplikasinya tergantung dari situasi yang berlaku pada saat itu. Ketika kita melihat proses terjadinya, sebuah doktrin akan berkembang melalui proses penalaran dengan : **Amanat Presiden RI dalam rapat Panglima ALRI tanggal 17 Juni 1965 Bab II No. 27 sebagai gagasan Soekarno tentang Trisakti,yaitu berdikari dalam bidang politik,ekonomi dan kebudayaan,serta Gagasan dan Pemikiran Presiden Joko Widodo dengan Poros Maritim dengan agenda kerja Nawacita(Sembilan agenda kerja).**

Hal ini dipengaruhi oleh beberapa instrumen perumusan suatu doktrin maritim merupakan akar “Pemikiran atau cara terbaik, mengenai suatu kekuatan politik dan legitimasi para penganutnya dalam hal ini adalah rakyat. Untuk menghadapi masalah maritim dan instrumen maritim di dalamnya; doktrin telah diyakini kebenarannya oleh para penganutnya, diajarkan serta disebar luaskan namun pelaksanaannya harus didasarkan pada penalaran yang memadai kondisi yang relevan yang berlaku pada sekarang sebagai negara poros maritim”.

Doktrin maritim berisikan prinsip-prinsip kedaulatan negara dan pengakuan dimana kekuatan-kekuatan maritim mengarahkan tindakan tindakannya untuk mendukung cita-cita nasional, doktrin maritim diambil dari pengalaman-pengalaman keterlibatannya nasional maupun kancan internasional suatu negara. Istilah maritim dapat berkaitan dengan laut yang berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan diwilayah laut.

Secara primer pengertiannya adalah sifat yang menggambarkan obyek atau aktivitas berkenaan dengan laut. Dalam konteks negara kepulauan negara maritim adalah negara yang mempunyai sifat memanfaatkan laut untuk kejayaan negaranya, sedangkan negara kelautan lebih menunjukkan kondisi fisiknya, yaitu negara yang berhubungan, dekat dengan atau terdiri dari laut.

Indonesia adalah Negara Kepulauan dengan jumlah penduduk yang besar dengan berbagai corak ragam kondisi sosial budaya secara historis memiliki karakter bahari yang kuat. Saat ini telah terjadi perubahan yang sangat signifikan terhadap perubahan lingkungan strategis maritim, baik kawasan regional maupun internasional hal ini sangat mempengaruhi pola berpikir, cara bertindak dalam penentuan kebijakan politik suatu negara. Perubahan tersebut secara otomatis pula mempengaruhi penentuan strategi maritim masing-masing negara, yang merupakan aplikasi dari doktrin maritim yang dilaksanakan oleh setiap negara. Indonesia membutuhkan doktrin maritim sebagai pengoperasionalan pilihan strategi dan prioritas pembangunan ke depan

Dengan demikian, negara maritim bisa dipahami sebagai negara yang dianggap peduli dan mampu dalam mengelola sumber daya kekayaan alam dari dasar hingga permukaan lautnya dan bahkan hingga lautan samudera asia pasifik.⁴² Pengelolaan sumber daya laut dan energi laut memperkuat posisi negara.

⁴² Dalam 2 Kamus Besar Bahasa Indonesia 3 UNCLOS bab IV archipelagic state 4 <http://www.tempo.co/read/news/2014/OS/03/173575101/Indonesia-membutuhkan-Doktrin-Maritim-Indonesia> diakses pada tanggal 16 Mei 2014 jam 14.00 WIB berbagai aspek diantaranya aspek ekonomi, geopolitik serta aspek militer yang tercermin dalam “ocean policy” pemerintah yang belum diimplementasi tentang kebijakan maritim.

Dalam aspek ekonomi, Indonesia perlu membangun kembali visi ekonomi yang berbasis kelautan/maritim dan menempatkan Indonesia kembali kepada kejayaan bahari. Sumber daya perikanan, mineral, energi terbarukan, transportasi, pariwisata dan keanekaragaman hayati sangat melimpah serta menunggu untuk menjadi sumber positioning daya saing Indonesia dalam persaingan global. Upaya ini harus didukung dari faktor atau aspek lain dari geopolitik maritim antara lain demografi, geografi, politik dan militer.

Oleh karena itu, kita harus bisa mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim yang besar tercermin dalam Doktrin Maritim Indonesia dalam ocean policy yang dapat mewujudkan masa depan Indonesia sebagai negara yang memiliki paradigma kemaritiman dan akan berakibat kepada terjadinya transformasi besar besaran menuju kedaulatan secara ekonomi, geopolitik dan militer.

Dengan penerapan “Grand Maritime Strategy” di Indonesia dengan diterimanya bahwa negara kita adalah “archipelagic state” dengan UNCLOS 1982 sebagai pengakuan internasional hendaknya dengan mengaplikasikannya ke dalam konsep keamanan laut yang komprehensif dan kekuatan pertahanan yang handal belum dimiliki secara optimal. Oleh karena itu, apabila dibandingkan dengan negara maritim yang besar seperti Amerika Serikat, hirarki pengambilan keputusan di bidang keamanan dan pertahanan nasional dari yang tertinggi terus ke bawah adalah sebagai berikut: national interest sebagai the fundamental goal of the nation - National Security Strategy - National Defense Strategy - National Military Strategy - National Strategy for Maritime Security (khusus bidang maritim) - Maritime Strategy - Naval Operations - Naval Tactics.

Pada tahapan strata tersebut memiliki rumusan masing-masing yang dikeluarkan oleh masing-masing instansi, yang mengatur secara jelas tentang tujuan yang akan dicapai, kewenangan serta tugas dan fungsi yang akan dilaksanakan dan bertanggung jawab langsung ke presiden. Namun apabila melihat strata tersebut di Indonesia bahwa dari National Interest, National Strategy, National Security sistem, National Security Policy, Defense Policy, Military Strategy, Doctrine (Indonesia Maritime strategy) yang dituangkan dalam Eka Sasana Jaya

TNI AL, di mana di dalamnya termasuk TNI AL melaksanakan international sebagaimana dilakukan oleh KSAL dalam simposium antara negara-negara sahabat dengan kepala staf angkatan laut yang ke-3 di bulan agustus 2017 di Bali sebagai bukti penting kedaulatan di laut bagi kepentingan nasional Indonesia.

Dari Grand Strategy atau Maritime Strategy terdapat suatu jarak konsep dan kebijakan dalam pola pertahanan maritim Indonesia, bahwa kita tidak memiliki maritime strategy yang menurunkan military maritime strategy, namun langsung dituangkan ke dalam Doktrin T'NI AL Eka Sasana Jaya. Apabila dilakukan konfirmasi konsepsi dan kebijakan maka merujuk pada urutan tersebut di atas, dapat dikatakan bahwa muncul gap atau jarak kebijakan antara konsep grand strategy yang telah dirumuskan oleh Indonesia melalui ragam kebijakan maritimnya dengan level kebijakan pertahanannya. Dari perbedaan konsep negara maju pertahanan maritimnya tersebut, kita telah kehilangan National Strategy for Maritime Security yang akan dijabarkan ke dalam model dan pola yaitu *Military Strategy*, *Naval Operation* dan *Naval Tactics* dengan dukungan Armada Laut dan Kapal Perang dengan diplomasi angkatan laut.⁴³

Strategi Pertahanan Maritim Indonesia pada tataran Kebijakan Nasional belum terlihat jabaran strategi pertahanan maritim Indonesia meskipun pada undang-undang dan kebijakan umum pertahanan negara telah dinyatakan bahwa upaya pertahanan harus memperhatikan kondisi geografis. Kita akan menghadapi legal hambatan (constraint) apabila menganalisis pendekatan top-down pada institusi-institusi yang ada, seperti TNI AL, Polri, Bakorkamla yang sekarang telah menjadi Bakamla ataupun "Coast Guard" telah dibentuk, apabila dihadapkan pada tindak dan ancaman seperti transnational crime karena aturannya memang belum ada. Sesungguhnya sejak tahun 2005 TNI AL telah memformulasikan SPLN yang dilanjutkan dengan penyusunan SPMI. Namun konsep ini tidak didukung dengan komitmen pada tingkat yang lebih tinggi sehingga tidak dapat dijadikan rujukan dalam melaksanakan pertahanan negara maritim.

⁴³ www.navy.mil/maritime/maritime_strategy

Oleh karenanya, kebijakan pertahanan nasional belum bisa dikatakan berpusat pada kerangka maritim. Secara konseptual dapat dinyatakan bahwa membangun strategi maritim dilakukan dengan memenuhi aspek political will sebagai modal dasar untuk mewujudkan pertahanan maritim yang tangguh, dari pengaruh “Sea Power” yang kuat, dan melaksanakan “sea control dan power projection ashore”.

Dalam penyusunan suatu konsep strategi maritim negara manapun tidak ada yang sama, karena instrumen-instrumen yang dimilikinya berbeda dan disesuaikan dengan kondisi dan situasi geografik serta sistim politik negara bersangkutan. Demikian pula dengan Indonesia, yang memiliki kekhususan tersendiri ditinjau dari segi geografis. Hal tersebut dikarenakan *geography is the bone of strategy*. Pada pola bottom-up sebenarnya peran universal TNI AL seharusnya sudah sangat relevan dengan strategi pertahanan maritim karena institusi ini sebagai unsur pertahanan yang menjadi ujung tombak sebagai negara maritim.

Dalam hal ini TNI AL berjalan pada dua strategi dasar yaitu Pengendalian Maritim dan Proyeksi kekuatan, dan ini pula bisa dijadikan level minor pada pertahanan maritim. Kajian terhadap Doktrin Eka Sasana Jaya berkelanjutan sangat relevan karena aplikasi dari doktrin ini mampu untuk menemukan pola Keamanan Maritim Indonesia.

Konteks dengan doktrin Maritim Indonesia akan memuat penjelasan dan gambaran bagaimana negara seharusnya menyiapkan diri dalam masa damai maupun krisis khususnya pembangunan kekuatan maritim. Doktrin ini akan mengemukakan posisi TNI AL (sebagai salah satu kekuatan maritim) dalam Tentara Nasional Indonesia(TNI) serta perannya dalam “Ocean Policy” atau kebijakan kelautan dari pemerintah guna mensinergikan kekuatan maritim yang ada. Doktrin ini akan menggariskan bagaimana peran dan kontribusi TNI AL dalam TNI dan Negara secara menyeluruh dan bersama-sama instansi lain dalam melindungi kepentingan Nasional Indonesia, terutama kedaulatan negara dari berbagai ancaman.

Di samping itu, doktrin maritim juga menjelaskan bentuk peran serta aktif instansi maritim dalam membangun kekuatan maritim di

Indonesia guna menuju negara maritim yang besar masih sangat terbatas. Beberapa hal yang terkandung dalam doktrin maritim Indonesia nantinya antara lain:

- a. Lingkungan Maritim Indonesia yang akan menjabarkan faktor-faktor geografis, ekonomi dan sosial yang membatasi hubungan-hubungan negara Indonesia dengan lingkungan maritimnya. Pada permasalahan ini menguraikan tentang bagaimana pentingnya laut sebagai urat nadi transportasi dunia yang sangat tergantung pada kondisi perairan Indonesia khususnya Selat Malaka. Bagian ini juga harus menjelaskan tentang cakupan keamanan nasional yang memiliki berbagai macam persoalan yang ada, serta menjelaskan tentang hubungan antara permasalahan yang berkaitan dengan maritim dan hukum nasional maupun Internasional. Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan lingkup wilayah kepentingan strategis Indonesia yang sangat luas. Hendaknya Negara menggantungkan pada laut dalam hal transportasi laut dan lain-lain serta dapat mengambil banyak manfaat dari lingkungan maritim untuk hidup dan sumber-sumber daya mineral dan ener laut.
- b. Kebijakan strategis yang menjabarkan sifat dasar kebijakan keamanan Indonesia terdiri dari lingkungan strategis Indonesia, kepentingan strategis yang ada, karakter strategis Indonesia dan pengaruh sejarah pada pandangan nasional serta kemampuan-kemampuan maritim dalam mencapai semua tujuan strategi pertahanan negara. Penekanan pada permasalahan ini adalah pentingnya pembangunan kekuatan dan kemampuan maritim dalam mewujudkan seluruh instrumen maritim mencapai tujuan strategi militer Indonesia disertai dengan standar yang harus dipenuhi dari kedua elemen tersebut (desain). TNI merupakan komponen utama dalam melindungi kepentingan-kepentingan nasional Indonesia, karakteristik strategis Indonesia berarti kekuatan maritim yang handal adalah pokok bagi TNI khususnya TNI AL dalam melaksanakan keberhasilan tugasnya menjaga kedaulatan negara.
- c. Konsep strategis maritim menganalisa tentang latar belakang pemikiran strategis maritim serta hubungan konsep-konsep maritim

saat ini dan masa mendatang. Penggunaan kekuatan laut dan pengendalian laut adalah dasar bagi negara maritim dalam mencapai tujuan-tujuan strategis. Dalam permasalahan ini menunjukkan bahwa pengendalian laut juga kritis untuk proyeksi kekuatan secara efektif dalam lingkungan maritim, khususnya bila laut sedang digunakan sebagai sarana untuk pengangkutan dan mendukung kekuatan darat. Pengendalian laut, mencegah penggunaan laut oleh lawan dan proyeksi kekuatan adalah tugas-tugas utama kekuatan maritim, sedangkan pengendalian laut, kemampuan untuk menggunakan laut dan mencegah penggunaannya oleh lawan adalah dasar bagi Indonesia dalam mencapai tujuan strategis pada masa konflik.

- d. Konsep-konsep operasional maritim menjelaskan tentang hubungan atau korelasi dan kerjasama antara kekuatan-kekuatan darat, udara dan laut. Menetapkan sifat-sifat dasar yang ada dalam penggelaran kekuatan maritim yaitu mobilitas, fleksibilitas dan fungsi asasi kapal perang, akses dan jangkauan dan kemampuan untuk melaksanakan operasi serta kapasitas kapal-kapal untuk mengangkut kekuatan tempur yang sangat banyak pada jangkauan jarak yang jauh dan dapat memberikan banyak alternatif bagi para pembuat kebijakan tentang keputusan politik dan strategi serta kontigensi yang akan diambil nantinya.

Untuk menjelaskan pula tentang keterbatasan penggunaan kekuatan maritim dan cara penggunaan kekuatan maritim yang dilengkapi dengan keunggulan kekuatan udara maupun kekuatan darat guna melaksanakan operasi-operasi utama angkatan laut pada masa krisis dan damai seperti *“destroy the enemy fleet at sea or in its bases; conduct an amphibious landing on the opposed shore; destroy enemy coastal installations and facilities; attack enemy maritime trade; defend and protect friendly maritime trade; destroy enemy sea-based strategic nuclear forces; protect one’s sea based strategic nuclear forces; support friendly ground forces on the coast”*.

Pendekatan cara-cara tersebut adalah penggunaan pendekatan kekuatan gabungan yang efektif yang akan dicapai dari laut. Kekuatan maritim memiliki karakteristik kemampuan yang unik

pada konteks gabungan, dimana keuntungan kekuatan maritim meliputi kesiapan, akses, kekenyalan dan fungsi asasi.

- e. Luas wilayah operasi maritim menjelaskan tentang cara-cara yang dapat digunakan oleh kekuatan maritim, dimana peran kekuatan maritim pada dasarnya tergantung pada kemampuan tempur serta kemampuan-kemampuan tersebut dapat memberikan dan mendukung kepentingan negara seperti halnya mengembangkan tujuan kebijakan luar maupun dalam negeri. Kemampuan bertempur dari kekuatan maritim memberikan dasar penggunaannya untuk misi-misi yang lain dalam skala yang luas. Kekuatan maritim adalah instrumen yang berharga dalam penentuan kebijaksanaan politik dalam dan luar negeri. Kekuatan maritim memberikan kontribusi untuk usaha-usaha diplomatik dan merupakan lambang yang khusus dari kedaulatan nasional dan kepentingan nasional. Kekuatan maritim memainkan peranan yang nyata dalam penegakan hukum nasional maupun internasional. Kekuatan maritim dapat memberikan dukungan yang kuat dalam operasi-operasi perdamaian.
- f. Penunjang kekuatan maritim menjelaskan tentang bagaimana struktur dan organisasi TNI AL dalam mendukung kemampuannya untuk melatih, memelihara dan menunjang kekuatan yang efektif. Pada permasalahan ini juga jelaskan bagaimana hubungan yang efektif antara TNI AL dengan Industri Jasa Maritim Nasional dan juga dengan industri pertahanan lainnya dalam mencapai tujuan-tujuannya. Selanjutnya pada bab ini pula dijelaskan kebutuhan akan pengetahuan yang berkaitan dengan fungsi hidrografi, ilmu oceanografi dan ilmu meteorology dalam menunjang operasi-operasi yang menggunakan kekuatan maritim. TNI AL diorganisir dan disusun untuk menghasilkan kemampuan tempur dan memiliki hubungan yang sangat efektif dengan industri jasa maritim merupakan unsur pokok dalam menghasilkan kemampuan. Dukungan logistik sangat diperlukan dalam rangka pencapaian tugas sebagai atribut penting dari kekuatan maritim. (Milan Vego (2009), *Operational Warfare at Sea : Theory and Practice*, London and New York: Routledge. p.55)

- g. Instrumen pokok kekuatan tempur maritim menjelaskan bagaimana pengorganisasian seluruh kekuatan maritim dalam melaksanakan tugas serta bagaimana pengerahan seluruh komponen dalam satuan-satuan tugas untuk mencapai hasil yang maksimal dan efek yang terbesar. Pada permasalahan ini hendaknya ditunjukkan pula efektifitas dan fleksibilitas pengerahan kekuatan maritim dalam memberikan sumbangannya untuk mencapai tujuan yang diharapkan, instrumen tersebut baik dari militer maupun non militer. Kekuatan laut, darat dan udara semuanya mempunyai kontribusi untuk menunjang keberhasilan operasi maritim. Keberhasilan pencapaian tugas dalam lingkungan maritim tergantung kepada penciptaan dan pemeliharaan kesadaran ruang pertempuran. Kemampuan-kemampuan tempur satuan-satuan perorangan dimaksimumkan dengan cara dipadukan dengan unsur-unsur lain.
- h. Penyelenggaraan kampanye maritim menjelaskan tentang faktor-faktor utama dalam merencanakan dan melaksanakan suatu kampanye maritim, bagaimana penggunaan kekuatan maritim beserta instrumen maritim lainnya pada saat konflik sehingga akan tercapainya keberhasilan tugas. Pada pembahasan ini ditunjukkan bagaimana pentingnya lingkungan maritim beserta instrumennya untuk mencapai tujuan oleh seorang panglima. Perencanaan kampanye yang efektif membutuhkan pemahaman yang menyeluruh mengenai hubungan antara tujuan-tujuan strategi, cara-cara operasional dan sarana-sarana taktis. Seluruh unsur kekuatan militer berkontribusi terhadap kampanye maritim, sebagaimana kekuatan maritim dapat berkontribusi terhadap kampanye darat dan kampanye udara. Beberapa tahapan khusus dalam melaksanakan suatu kampanye maritim antara lain: Pengenalan krisis, penyusunan kekuatan, penggelaran, operasi pengendalian laut, proyeksi kekuatan, dukungan untuk operasi pantai, rotasi dan penarikan kekuatan.
- i. Kekuatan maritim Indonesia masa depan menggambarkan tantangan dan peluang-peluang serta kendala yang akan dihadapi oleh kekuatan maritim di masa depan. Pada permasalahan ini digambarkan pula implikasi potensial perkembangan-perkembangan teknologi, sosial, ekonomi dan yang menjadi kunci bagi bentuk-

bentuk dan peranan-peranan kekuatan maritim, khususnya cara kekuatan maritim dapat meningkatkan kemampuannya untuk secara langsung mempengaruhi kejadian-kejadian di darat.

Pengembangan kekuatan maritim adalah suatu rangkaian kejadian (continuum) yang terus menerus terjadi. Perubahan teknologi dan sosial menimbulkan tantangan-tantangan dan peluang-peluang bagi kekuatan maritim. Kemampuan dalam bertempur harus diintegrasikan dengan instrumen kekuatan maritim lainnya ke seluruh dimensi.

Strategi Militer dan Buku Putih Pertahanan Indonesia dengan melihat tataran Grand Strategy, dalam sistem keamanan nasional yang berlaku di Indonesia, grand strategy akan diturunkan menjadi strategi militer gabungan (joint military strategy). Apabila, Strategi militer gabungan terbagi dalam tiga turunan sekaligus, di antaranya adalah strategi maritim. Dengan kata lain, posisi Strategi Militer Maritim Indonesia dalam tataran sistem keamanan sangat jelas, sehingga peran, misi dan tugas operasional TNI AL fondasinya juga sangat jelas. Doktrin maritim merupakan turunan dari kebijakan-kebijakan pemerintah dan strategi adalah bentuk konkrit dari kandungan doktrin.

Pemahaman demikian sudah sesuai dengan pemahaman universal mengenai hubungan antara doktrin dan strategi. Dengan demikian apabila kita telah memiliki Doktrin maritim Indonesia, kemudian diterbitkannya Strategi Militer Maritim Indonesia akan mencerminkan bahwa dokumen tersebut merupakan turunan dari doktrin yang dianut. Berdasarkan perkembangan lingkungan strategis dan menguatnya isu Maritime Security, maka Indonesia akan melaksanakan transformasi dari status negara berkembang menuju negara maju. Strategi maritim yang akan disusun ini dipandang akan mampu mengamankan aspirasi kepentingan nasional Indonesia yang masih berstatus negara berkembang. Namun dalam 20 sd 30 tahun ke depan, bisa jadi status Indonesia telah meningkat menjadi negara maju sehingga aspirasinya mengalami perluasan dibandingkan saat ini. Perubahan itu akan diikuti pula strategi keamanan nasionalnya, termasuk pula strategi maritim.

Tujuan dari Strategi Militer Maritim adalah *“it is a design for relating ends to means, it is a significant tool in maritime planning because it provides the rationale for the application of maritime power flexibility over a range of contingencies and areas, and preparation for conflict is critical for ensuring that deterrence is effective.”* Tujuan dari Strategi Militer Maritim adalah penangkalan, baik konvensional maupun strategis. Untuk menciptakan penangkalan itu, means-nya adalah a three dimensional, versatile, manned by our skilled human resources.

Penyusunan suatu strategi maritim pasti didorong pula oleh key determinants. Begitu pula dengan Strategi Militer Maritim Indonesia, yang key determinants-nya adalah *“an era of violent peace, growing sea dependence, Indonesia’s maritime geography, supporting foreign policy, influencing operations ashore, the importance of joint operations, maritime domain awareness, role of air power, capability prioritization dan national maritime infrastructure.”*

Pemikiran dan pendapat Prameswari, SA, dalam tulisannya menjelaskan bahwa potensi sebagai negara yang memiliki letak geografis dan geopolitik yang strategis membuat negara ini dijadikan jalur pelayaran dan komunikasi internasional yang menghubungkan kepentingan negara-negara besar seperti Amerika, Cina, Rusia, Australia dan negara di sekitar Asia. Selain letaknya Indonesia merupakan negara yang kaya akan sumber daya laut dimulai dari ikan, terumbu karang, minyak, maupun keindahan wisata lautnya. Hal ini merupakan keuntungan besar bagi Indonesia dalam menerapkan konsep poros maritim dunia. Dari segi sejarahnya yang memanfaatkan laut untuk mengembangkan serta mensejahterakan Indonesia adalah presiden Soekarno. Beliau merupakan presiden pertama Indonesia yang menetapkan negara ini sebagai negara kepulauan, yakni melalui Deklarasi Djoeanda pada 13 Desember 1957.

Hal ini dilakukan untuk membentuk jati diri bangsa sekaligus sebagai politik luar negeri Indonesia pada masa pemerintahannya. Hingga pada masa pemerintahan Soeharto, wawasan nusantara sebagai negara kepulauan mulai tidak diprioritaskan karena beliau lebih memprioritaskan pembangunan di darat dan meningkatkan

perekonomian masyarakat Indonesia. Hal ini berlangsung hingga era pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono, beliau masih memprioritaskan basis darat dan memulihkan citra Indonesia.

Hingga pada tahun 2014 Joko Widodo terpilih menjadi Presiden Indonesia, beliau memiliki program yakni menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Poros maritim dunia yang merupakan wacana Presiden Joko Widodo serta salah satu kebijakan luar negeri dari Indonesia pada masa pemerintahannya. Dan visi misinya yakni 1) Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumberdaya maritim dan mencerminkan negara kepulauan; 2) Mewujudkan politik luar negeri bebas aktif dalam memperkuat jati diri sebagai negara maritim; 3) Mewujudkan Indonesia sebagai negara yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional; 4) Diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan; 5) Sebagai negara yang berada di posisi antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia, Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim.

Dalam mewujudkan konsep poros maritim dunia mulai melakukan beberapa perubahan. Potensi besar yang dimiliki Indonesia menimbulkan ancaman karena kurangnya prioritas terhadap laut dari era pemerintahan presiden sebelumnya. Sehingga presiden Indonesia ini ingin banyak mengembangkan program yang mengedepankan pertahanan keamanan, pembangunan Infrastruktur, serta meminimalisir ancaman illegal fishing dan terorisme yang mendapat dukungan dari laut ancamannya lebih berbahaya.

Pemikiran dan gagasan presiden Jokowi tersebut juga ingin membangun pandangan yang awalnya berbasis darat ke basis laut. Aktivitas berkaitan dengan kelautan atau maritim, selat dan teluk akan dikedepankan. Kerangka Dasar Teori dan Konsep Teori Politik Luar Negeri (*Foreign Policy*) Definisi dari kebijakan luar negeri menurut Rosenau adalah upaya suatu negara melalui keseluruhan sikap dan aktivitasnya untuk mengatasi dan memperoleh keuntungan dari lingkungan eksternalnya. Kebijakan luar negeri ini digunakan untuk menjaga kelangsungan hidup suatu negara. Negara merupakan aktor

yang ada dalam politik luar negeri namun tidak hanya negara namun aktor non-negara biasanya juga ikut dalam melakukan hubungan Internasional. Politik luar negeri merupakan strategi yang digunakan untuk memenuhi kepentingan nasional dan biasanya selalu terkait dengan keadaan dan lingkungan yang ada di dalam negeri. Politik luar negeri muncul karena adanya pengaruh eksternal dan juga internal suatu negara, hal inilah yang menjadi input bagi sebuah negara untuk mengeluarkan output yang dilakukan oleh para pembuat keputusan.

4.6. Teori Geopolitik dan Keamanan Nasional

Secara abstrak, geopolitik tradisional menunjukkan hubungan dan pernyataan kausalitas antara kekuatan politik dan ruang geografis. Terminologi ini sering dianggap sebagai formulasi khusus yang berhubungan dengan kepentingan strategis relative dari pentingnya potensi geografis dalam perspektif dunia internasional. Fokus utama teori geopolitik berhubungan dengan korelasi antara kekuatan dalam bidang politik, identifikasi wilayah inti dari perspektif hubungan antara kapabilitas laut dan darat yang dimiliki.

Kebijakan ini dilakukan oleh Joko Widodo agar dapat mewujudkan negara maritim yang kuat, mandiri dan berbasis kepentingan nasional. Oleh sebab itu, dapat dijabarkan bahwa kebijakan luar negeri Indonesia menuju poros maritim dunia di era pemerintahan Joko Widodo merupakan proses pengembangan posisi strategis Indonesia melalui pemanfaatan poros maritim serta perbaikan pertahanan keamanan, dan untuk mewujudkannya, maka dibentuk kebijakan yang mendukung, serta mengembangkan kebijakan yang telah ada.

Keamanan dapat diartikan sebagai keadaan yang terbebas dari segala ancaman. Artinya keamanan menyangkut perpaduan antara ancaman dan kerawanan. Keduanya menyangkut keamanan baik domestik maupun internasional. Sehingga, setiap negara harus memfokuskan kebijakan luar negerinya pada usaha mengamankan kondisi nasional sekaligus juga menghindari ancaman dari luar. Sedangkan kerawanan mengikut tentang merupakan kondisi negara

yang tidak bisa meleraikan segala ancaman-ancaman yang datang di akibatkan oleh weak power negara tersebut.

Menurut Barry Buzan, keamanan yaitu:

Security is primarily about the fate of human collectivities.. about the pursuit of freedom from threat. The bottom lines is about survival, but it also includes a substantial range of concerns about the condition of existence.. Security is affected by factors in five major sectors: military, political, economies, societal, and environmental. (Keamanan utamanya adalah tentang manusia keseluruhan.. tentang mengejar kebebasan dari ancaman. Bentuk dasarnya adalah tentang bertahan, tetapi keamanan juga memasukkan memasukkan batasan substansi dari focus masalah tentang kondisi eksistensi.. keamanan dipengaruhi oleh lima hal penting: militer, politik, ekonomi, sosial masyarakat, dan lingkungan hidup).

Sedangkan definisi konsep keamanan maritim merupakan dua gabungan pemikiran yaitu kerangka tradisional tentang keamanan yang cenderung membatasi konsep keamanan (*de-securitization*) dengan kecenderungan kompetisi atau masalah keamanan antar negara. Sedangkan kelompok non-tradisional yang memiliki kecenderungan untuk memperluas konsep keamanan (*securitization*). Bentangan keamanan (*security landscape*) menurut mazhab non-tradisional tersebut harus memasukan masalah keamanan intranegara dan masalah keamanan lintas nasional.

Kondisi masalah keamanan intra-negara misalnya munculnya kekacauan (disorder) dalam negara dan masyarakat karena etnik, ras, agama, kelompok radikalisme, terorisme, human trafficking (perdagangan orang) atau strata ekonomi. Sedangkan masalah keamanan lintas nasional misalnya ancaman keamanan yang berasal dari isu kependudukan seperti migrasi, lingkungan hidup dan sumber daya yang ruangnya tidak dibatasi pada skala nasional.

Ancaman keamanan ini juga terkait dengan konsep keamanan manusia (*human security*), sehingga apapun objeknya bahwa keamanan nasional merupakan kepentingan nasional negara yang bersangkutan.

Namun tidak bisa di pungkiri bahwa interpretasi keamanan maritim tersebut merupakan hasil analisis dari akibat struktur wilayah atau tata letak wilayah maritim dari geopolitik.

Dalam konteks ini berhubungan dengan teori geopolitik. Sederhananya adalah ada relativitas antara kondisi fisik negara dengan proses pengambilan kebijakan. Pada dasarnya merupakan sebuah konsep yang telah lama disadari signifikansinya sejak zaman dahulu.

Perspektif manusia melihat bagaimana keadaan alam atau lingkungan dalam hubungannya dengan perilaku politik manusia senantiasa mengalami perkembangan dan evolusi sejak pada pertama kalinya hal ini disadari. Geopolitik memelajari bagaimana keputusan politik dapat diambil secara tepat dan strategis dengan mempertimbangkan faktor geografis. Geografis dalam hal ini mengacu pada batas-batas geografis antar negara yang juga berarti batas politis. Geopolitik merupakan daerah irisan antara political science dengan political geography sehingga geopolitik atau dalam konteks lain hubungan antara geografi dan politik sering juga disebut human geography yang prinsipnya menyangkut hubungan antara political behavior dan psycal features. Artinya erat hubungan antara perilaku politik negara dan lingkungan geografinya.

Geografi suatu negara bisa saja membantu dalam hal kehidupan sosial, politik, ekonomi karena letak dan kondisi geografi adalah salah satu kunci dalam membangun dan mengembangkan kehidupan perekonomian suatu negara. Griffith menyatakan bahwa :

Geopolitics is the study of the influence of geographical factors on state behavior - how location, climate, natural resources, population, and physical terrain determine a state's foreign policy options and its position in the hierarchy of states. Geopolitik adalah sebuah studi geografi yang dikaitkan dengan faktor perilaku negara, kondisi lokasi alam, iklim, sumber alam dan populasi, pilihan Kebijakan luar negeri sebuah negara dan fenomena politik, hirarkhis negara). Dengan asumsi bahwa kekuatan sebuah negara bergantung pada wilayahnya, sungai jalanan, bahan mentah dan makanan dan termasuk penduduknya, pemerintahnya, ekonominya dan budayanya.

Keamanan maritim (Maritime Security) dapat diartikan sebagai keadaan yang terbebas dari segala bentuk ancaman. Artinya keamanan menyangkut perpaduan antara ancaman dan kerawanan ekonomi. Keduanya menyangkut keamanan baik domestik maupun internasional. Setiap negara harus memfokuskan diplomasi adalah instrumen politik negara untuk mengambil keputusan pada usaha mengamankan kondisi nasional sekaligus juga menghindari ancaman dari luar. Sedangkan kerawanan menyangkut tentang kondisi negara yang tidak bisa meleraikan segala ancaman-ancaman yang datang diakibatkan oleh Negara Lemah (weak power) tersebut.⁴⁴

Hal ini dapat dijelaskan dengan teori dan konsep keamanan (security) sebagai berikut : Menurut Barry Buzan, keamanan (Security) yaitu:

Security is primarily about the fate of human collectivities.. about the pursuit of freedom from threat. The bottom lines is about survival, but it also includes a substantial range of concerns about the condition of existence.. Security is affected by factors in five major sectors.: military, political, economies, societal, and environmental. (Keamanan utamanya adalah tentang manusia keseluruhan.. tentang mengejar kebebasan dari ancaman. Bentuk dasarnya adalah tentang bertahan, tetapi keamanan juga memasukkan memasukkan batasan substansi dari fokus masalah tentang kondisi eksistensi.. keamanan dipengaruhi oleh lima hal penting: militer, politik, ekonomi, sosial masyarakat, dan lingkungan hidup).⁴⁵

Sedangkan definisi konsep keamanan maritim merupakan dua gabungan pemikiran yaitu kerangka tradisional tentang keamanan manusia (Human Security) yang cenderung membatasi konsep keamanan (*de-securitization*) dengan kecenderungan kompetisi atau

⁴⁴ Makmur, Keliat, 2009, *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia*”, dalam Jurnal Ilmu Sosial dan Politik, Vol. 13, No. 1 Juli 2009, h. 113.

⁴⁵ Sri Hayati dan Ahmad Yani, *Op.cit.* h.8.8

masalah keamanan antar Negara-negara di kawasan Asia Tenggara dan ASEAN. Sedangkan kelompok non-tradisional yang memiliki kecenderungan untuk memperluas konsep keamanan (*securitization*). Bentangan keamanan (*security landscape*) menurut mazhab non-tradisional tersebut harus memasukkan masalah keamanan intranegara dan masalah keamanan lintas nasional. Kondisi masalah keamanan intra-negara misalnya munculnya kekacauan (*disorder*) dalam negara dan masyarakat karena etnik, ras, agama, linguistik atau strata ekonomi Sedangkan masalah keamanan lintas nasional misalnya ancaman keamanan yang berasal dari isu kependudukan seperti migrasi, lingkungan hidup dan sumber daya laut yang pengelolaan masih terbatas pada skala nasional. Ancaman keamanan laut ini juga terkait dengan konsep keamanan manusia (*human security*), sehingga apapun objeknya bahwa keamanan nasional merupakan kepentingan nasional negara yang bersangkutan.

Namun, tidak bisa dipungkiri bahwa interpretasi keamanan maritim tersebut merupakan hasil analisis dari akibat struktur wilayah atau tata letak wilayah maritim. Dalam konteks ini, berhubungan dengan penerapan teori geopolitik. Sederhananya adalah ada relativitas antara kondisi fisik negara dengan proses pengambilan kebijakan politik. Pada dasarnya merupakan sebuah konsep yang telah lama disadari signifikansinya. Pendekatan pada perspektif manusia melihat bagaimana keadaan alam atau lingkungan dalam hubungannya dengan perilaku politik manusia senantiasa mengalami perkembangan dan perubahan sejak digunakan dalam konteks dengan faktor penentu tentang "*Human Security*" (Keamanan Manusia).

Geopolitik mempelajari bagaimana keputusan politik dapat diambil secara tepat dan strategis dengan mempertimbangkan faktor geografis. Geografis dalam hal ini mengacu pada batas-batas geografis antar negara yang juga berarti batas kepentingan politik dan kekuasaan suatu negara.

Geopolitik merupakan daerah irisan antara *political science* dengan *political geography*, *Ocean Politics and Human Security*, sehingga geopolitik atau dalam konteks lain hubungan antara geografi dan politik sering juga disebut *human geography* yang prinsipnya

menyangkut hubungan antara *political behavior* dan *psycal features*. Artinya erat hubungan antara perilaku politik negara dan lingkungan geografinya.⁴⁶

Geografi suatu negara bisa saja membantu dalam hal kehidupan sosial, politik, ekonomi karena letak dan kondisi geografi adalah salah satu kunci dalam membangun dan mengembangkan kehidupan perekonomian suatu negara. Griffith menyatakan bahwa :

*Geopolitics is the study of the influence of geographical factors on state behaviour – how location, climate, natural resources, population, and physical terrain determine a state's foreign policy options and its position in the hierarchy of states.*⁴⁷ Hal ini merupakan rethinking terhadap geopolitik yang ditulis oleh Gearoid dan Simon dalam bukunya.

Kalau dilihat dari aspek geopolitik adalah sebuah studi geografi yang dikaitkan dengan kondisi kebijakan luar negeri sebuah negara dan fenomena politik dengan asumsi bahwa kekuatan sebuah negara bergantung pada wilayahnya, sungai jalanan, bahan mentah(Resources), makanan dan termasuk penduduknya, pemerintahnya, ekonominya dan budayanya. Secara abstrak, geopolitik tradisional menunjukkan hubungan dan pernyataan kausalitas antara kekuatan politik dan ruang geografis.

Terminologi ini sering dianggap sebagai formulasi khusus yang berhubungan dengan kepentingan strategis relatif dari pentingnya potensi geografis dalam perspektif dunia internasional. Fokus utama teori geopolitik berhubungan dengan korelasi antara kekuatan dalam bidang politik, identifikasi wilayah inti dari perspektif internasional, dan hubungan antara kapabilitas laut dan darat yang dimiliki.

⁴⁶ Martin, Griffiths dan Terry O'Callghan, 2002, *International Relations: The Key Concepts*, Routledge: New York, h. 120.

⁴⁷ Gearoid O, Tuathail, and Simon Dalby, 1998b, *Rethinking Geopolitics*, Routledge New Fetter Lane, London EC4P 4EE Simultaneously published in the USA and Canada.

4.7. Teori Kedaulatan Negara (Souverneity State)

Indonesia merupakan negara berkembang yang masih memiliki visi dan misi untuk negaranya, maupun kepentingan yang bertujuan untuk mengembangkan negaranya. Kepentingan tersebut merupakan salah satu unsur yang dipakai pemerintah untuk melaksanakan hubungan kerjasama dengan negara lain, kerjasama tersebut selalu berkaitan dengan kepentingan yang ingin dicapainya. Dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, pemerintah Indonesia di era Joko Widodo melihat peluang yang besar akan maritim Indonesia, beliau mengetahui bahwa hal tersebut dapat diwujudkan dengan cara bekerjasama dengan negara lain untuk memperbaiki beberapa kekurangan yang dimiliki Indonesia.

Konsep Kedaulatan Maritim Kedaulatan adalah kekuasaan tertinggi suatu negara untuk menentukan hukum dalam negara tersebut dan sifatnya tunggal, asli, abadi serta tidak di bagi- bagi hal ini merupakan definisi kedaulatan negara menurut Jean Bodin. Negara yang berdaulat yakni negara yang memiliki otonomi penuh dan tanggung jawab terhadap perkembangan suatu negara baik dalam bidang politik, ekonomi, hukum, pertahanan dan keamanan serta dalam melakukan komunikasi maupun hubungan dengan negara lain.

Sesuai dengan hukum internasional kedaulatan memiliki 3 aspek utama yakni :

1. Aspek ekstern kedaulatan adalah hak bagi setiap negara untuk menentukan hubungannya dengan negara-negara dan kelompok laut tanpa ada tekanan.
2. Aspek intern kedaulatan ialah hak atau wewenang eksklusif suatu negara untuk menentukan bentuk lembaga-lembaganya, cara kerja lembaga- lembaganya tersebut dan hak untuk membuat undang-undang yang diinginkannya serta tindakan-tindakan untuk mematuhi.
3. Aspek teritorial kedaulatan berarti kekuasaan penuh dan eksklusif yang dimiliki oleh negara atas individu-individu dan benda-benda yang terdapat di wilayah tersebut.

Negara memiliki wewenang serta tanggung jawab yang penuh atas wilayahnya, wilayah tersebut digunakan untuk menyelenggarakan

yuridiksi atas masyarakatnya serta segala kegiatan yang ada di dalam negara tersebut. Adapun yang masuk dalam wilayah negara yakni adalah Wilayah daratan termasuk tanah di dalamnya, wilayah perairan, wilayah dasar laut dan tanah di bawahnya yang terletak dibawah wilayah perairan dan wilayah ruang udara. Karena Indonesia merupakan negara kepulauan yang sebagian wilayahnya laut sehingga negara ini memiliki hak dan kewajiban untuk menjaga kedaulatan maritimnya melalui kebijakan maupun program yang dapat memanfaatkan serta menjaga wilayah lautnya. Sehingga kedaulatan atas laut dan segala hal yang terkandung di dalamnya penting untuk dijaga. Oleh karena itu, dengan adanya konsep poros maritim dunia yang akan diwujudkan oleh Indonesia, maka perlu adanya peningkatan pertahanan keamanan terhadap laut Indonesia, karena laut merupakan sumber daya alam batas terluar yang sangat penting untuk keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

4.8. Konsep Penangkal dan Ancaman Batas Negara

Kekuatan Penangkal (Deterrence Theory) menurut Carl Von Clausewitz dalam *On War* (Vom Kriege, 1832) seperti yang dibahas oleh Anatol Rapoport (1982) menjelaskan kernel suatu perang sebagai:

“... an act of violence intended to compel our opponent to fulfill our will. Violence arms itself with the inventions of Art and Science in order to contend against violence. Self-imposed restrictions, almost imperceptible and hardly worth mentioning, termed usages of international Law, accompany it without essentially impairing its power. Violence, that is to say, physical force (for there is no moral force without the conception of States and Law) is therefore the means; the compulsory submission of the enemy to our will is the ultimate object. In order to attain this object fully, the enemy must be disarmed becomes therefore the immediate object of hostilities in theory.”

Dengan memasukkan unsur “Art and Science” dalam diktum keduanya, Clausewitz telah melakukan suatu lompatan ke depan tanpa batas untuk memenangkan suatu peperangan. Artinya adalah

kapabilitas perang angkatan perang suatu negara tidak statis, tetapi harus adaptif dengan kemajuan-kemajuan teknologi modern. Adaptif dengan perkembangan teknologi modern akan menciptakan kredibilitas kapabilitas perang suatu negara.

Kesinambungan kredibilitas kekuatan militer akan menciptakan daya tangkal (*deterrence*) kekuatan angkatan bersenjata negara. Kemenangan perang pada dasarnya ditentukan oleh “*amalgam of science and an art*” seperti yang dilansir Clausewitz dalam diktum keduanya. Tetapi, “*amalgam of science and art*” atau “*inventions of Art and Science*” perlu diciptakan doktrin perang untuk menunjukkan bagaimana menghancurkan lawan. Kredibilitas doktrin akan menciptakan daya penangkal atau “*deterrence*.” Tetapi, sifat kekuatan penangkal cenderung “*ceteris paribus*.”

Konsep Deterrence secara harfiah adalah sebuah penangkisan, penolakan atau pencegahan, adalah merupakan suatu strategi untuk mencegah terjadinya perang dengan cara ‘mengecilkan hati’ lawan (negara lain) yang mencoba menyerang. Tujuan utama defender disini adalah meyakinkan kepada negara lain bahwa kerugian yang ditimbulkan karena perang akan jauh melebihi keuntungan yang diharapkan. Hal ini biasanya diselesaikan dengan ancaman balas dendam secara militer atau membalas inisiator jika melakukan sesuatu yang tidak diinginkan. Lebih tepatnya defender harus menunjukkan komitmennya untuk menghukum atau membalas dan kemampuannya untuk melakukan hal tersebut untuk mendemonstrasikan *credibility of the deterrence*.

Deterrence bertujuan untuk menunjukkan pada musuh untuk tidak melakukan suatu aksi. Kita yang menentukan, berusaha menunjukkan pada musuh konsekuensi jika mereka bertindak, dan menunggu (suksesnya deterrence dapat dihitung dengan apakah sesuatu terjadi); jika musuh “melewati batas” yang telah kita gambarkan, kita akan memberikan hukuman atas aksi yang mereka lakukan. Deterrence dianggap sukses bila tidak ada satupun musuh yang memasuki batas suatu negara. *Deterrence is conservative: it seeks to protect the status quo*. Deterrence sama seperti bertahan atau bisa dibilang menunggu,

musuh harus bergerak menjauh sebelum ada reaksi dari negara yang mempertahankan negaranya.

Konsep Deterrence (Deterensi) sendiri memiliki arti yang unik waktu itu karena berkat kekuatan ancaman terhadap berbagai hal dalam kehidupan suatu negara, terutama ancaman senjata nuklir yang menghancurkan sebuah Negara, seperti dialami oleh negara Jepang pada perdua kedua. Apakah kekuatan selain nuklir dapat mencegah serangan musuhnya yang jauh lebih kuat asalkan mereka terlindungi dari kehancuran melalui serangan kejutan. Deterensi adalah strategi untuk mencegah musuh mengambil tindakan yang belum dimulai, atau mencegah musuh melakukan sesuatu yang diharapkan negara lain. Menurut Bernard Brodie pada tahun 1959, deteren nuklir yang tepat harus selalu disiagakan dan tidak pernah digunakan.

Dalam tulisan klasik Thomas Schelling (1966) tentang deterensi, ia memaparkan konsep bahwa strategi militer tidak bisa lagi dijadikan standar kemenangan militer. Ia berpendapat bahwa strategi militer saat ini lebih mengarah ke seni koersif atau intimidasi dan deterensi. Schelling mengatakan bahwa kemampuan untuk menghancurkan negara lain sudah dijadikan motivasi bagi negara lain untuk menghindarinya dan memengaruhi perilaku negara lain. Untuk bersikap koersif atau mencegah negara lain, kekerasan harus diantisipasi dan dihindari lewat akomodasi. Karena itu, dapat disimpulkan bahwa penggunaan kekuasaan untuk melukai sebagai daya tawar adalah dasar dari teori deterensi, dan deterensi sangat berhasil bila tidak digunakan.

Konsep deterrensi biasa diasosiasikan dengan kekuatan nuklir, tetapi penerapannya diperluas dalam berbagai situasi dimana salah satu pihak mencoba untuk mencegah pihak lain untuk melakukan tindakan yang belum dilakukan. Deterrence dapat pula digunakan dengan kekuatan untuk mencegah kelemahan dari percobaan penggulingan suatu negara. Para ahli strategi mengidentifikasi 4 macam deterrence. Dua jenis pertama yaitu General dan Immediate, dilakukan sesuai dengan kerangka waktu strategi penetrasi dalam konteks keamanan nasional suatu negara.

1. *General deterrence* adalah strategi jangka panjang yang dimaksudkan untuk “mencegalkan hati dengan pertimbangan yang

serius atas segala bentuk ancaman kepentingan negara lain”. *General deterrence* berjalan setiap waktu, berusaha untuk mencegah negara lain yang mencoba menyerang dengan berbagai cara militer karena konsekuensi yang diinginkan.

2. *Immediate deterrence*, sebaliknya, adalah suatu tanggapan terhadap yang ancaman yang jelas dan tegas atas kepentingan negara. Ketika aggressor mulai menyerang general deterrence dinyatakan gagal, tetapi *immediate deterrence* mungkin masih dapat dilakukan untuk meyakinkan aggressor untuk menghentikan dan tidak melanjutkan serangan. Dua jenis deterrence yang lain berhubungan dengan lingkup geografis dari strategi yang dimaksud.
3. *Primary deterrence* dimaksudkan untuk meminta negara lain untuk tidak menyerang wilayah suatu negara, selain itu
4. *Extended deterrence* adalah “mengecilkan hati” negara lain untuk tidak menyerang partner, negara atau sekutu suatu negara. Syarat-syarat deterrence Terdapat tiga syarat atau kondisi yang harus dipenuhi dalam konsep deterrence.

Hal lain adalah Dimensi Commitment, merupakan langkah pertama dalam pelaksanaan deterrence, *defending state* harus memiliki komitmen untuk membalas aggressor atau challenger ketika melakukan tindakan. Dalam kata lain defender harus membuat batas dan memperingatkan aggressor bahwa dia akan ‘menderita’ bila melewati atau melintasi batas tersebut. Komitmen tersebut harus jelas, tidak ambigu dan harus dinyatakan sebelum aggressor melakukan agresi. Komitmen yang ambigu dapat mendatangkan kerugian dari kepentingan aggressor dalam percobaan pemecahan pertahanan.

Konsep Deterrence seringkali gagal karena defender tidak menunjukkan dengan baik komitmen untuk membalas atau gagal dalam menetapkan tindakan pembalasan yang tepat dalam suatu kasus penyerangan. *Capability*, komitmen yang jelas tidak akan berguna apabila negara tidak mempunyai cara atau sarana untuk menunjukkannya, ketika deterrence berputar sekitar meyakinkan aggressor bahwa kerugian dari tindakan tidak sebanding dengan keuntungannya, defender harus meyakinkan pula bahwa dia juga memiliki kemampuan untuk membalas. Sekalipun bila kemampuan

deterren negara lemah, dia tetap mencoba meyakinkan bahwa kemampuan untuk membalas yang dimiliki lebih kuat. Credibility, suatu negara harus meyakinkan aggressor tentang keputusan dan keinginannya untuk menunjukkan komitmennya untuk menghukum atau membalas. Walaupun defender telah menyatakan komitmen dan menunjukkan kemampuannya untuk membalas, deterrence masih mungkin mengalami kegagalan jika aggressor meragukan keinginan defender mengambil resiko perang.

Jelasnya, komitmen untuk membalas harus persuasive supaya tidak terdengar ‘gertak’. Pada bagian lain keberhasilan defender bergantung pada reputasi perilaku dan image suatu negara. Singkatnya, deterrence dapat mengalami kegagalan karena agresor meragukan komitmen, kemampuan dan kredibilitas defender untuk membalas aggressor. Bagaimanapun, teori deterrence mengakui bahwa, defender harus dengan jelas menunjukkan komitmen serta kredibilitasnya untuk mempertahankan kepentingan negaranya, di sisi lain aggressor harus mengkalkulasikan juga keuntungan atau kerugian dari pembalasan (punishment), dalam hal ini masih sangat rational bagi aggressor untuk menyerang.

Dampak dan sumbangan teori deterrence bila diamati penerapan konsep deterrence yang telah dilakukan oleh berbagai negara seperti Amerika Serikat, Uni Soviet dan sekarang Russia. Hal ini dapat dikatakan bahwa deterrence telah memberikan dampak positif terhadap terciptanya keamanan nasional negara-negara tersebut serta berperan besar dalam menciptakan keamanan dunia.

Alasan yang dapat diajukan adalah selama perang dingin tidak pernah terjadi perang terbuka (perang dalam arti sebenarnya) antara AS maupun Uni Soviet. Kekuatan nuklir yang dimiliki oleh kedua negara tidak pernah digunakan untuk saling menyerang, bahkan sampai hari ini. Karena masing-masing pihak merasa bahwa tidak akan mendapatkan keuntungan (politis maupun militer) apapun juga, sebaliknya akan sama-sama mengalami kehancuran jika persenjataan nuklir mereka digunakan untuk saling menyerang. Jadi pada dasarnya kekuatan nuklir Amerika Serikat dan Uni Soviet hanya sebagai alat untuk menciptakan

efek psikologis yaitu masing-masing pihak takut untuk melakukan first strike, sehingga tidak terjadi perang terbuka.

Namun pada sisi lain banyak case yang memperlihatkan bahwa deterrence tidak memberikan dampak positif bagi keamanan nasional suatu negara dan keamanan dunia sebaliknya telah menyebabkan terjadinya perang terbuka. Hal itu disebabkan oleh adanya sifat vulnerability (mudah diserang) yang tinggi dalam penerapan konsep deterrence tersebut. Sifat *vulnerability* yang sering terjadi dalam penerapan deterrence yaitu:

1. Adanya kesulitan untuk menentukan apakah deterrence yang dilakukan berhasil atau gagal
2. Adanya kesalahan persepsi (*misperception*) terhadap tindakan ataupun “signal” yang dikirimkan oleh salah satu pihak
3. Rasionalitas, menyangkut adanya keterbatasan keterbatasan decision maker untuk mencapai rasionalitas yang terbaik karena keterbatasan manusia untuk melakukan semua kalkulasi yang sangat banyak dan rumit. Mengenai sumbangan yang diberikan terhadap pertahanan dan keamanan dunia dapat dilihat dari berbagai kasus penerapan deterrence yang dilakukan banyak negara terutama AS dan Uni Soviet yang tidak menyumbang secara positif terhadap keamanan nasional kedua negara tersebut, terlebih bagi keamanan dunia.

Kedudukan Keamanan laut dalam hal ini mencakup keamanan dari rasa takut dan kecemasan dan tidak semata-mata hanya terhindar dari pecahnya perang secara terbuka. Tidak dapat dipungkiri bahwa selama Perang Dingin(Cold-War), masyarakat kedua negara berada dalam kondisi psikologis yang penuh dengan rasa ketakutan dan kecemasan akan pecahnya perang secara tiba-tiba. Selain itu penerapan konsep deterrence yang dilakukan oleh AS dan Uni Soviet tidak menciptakan keamanan internasional dan stabilitas regional serta perdamaian bagi dunia karena perdamaian yang tampak sifatnya sangat artifisial.

Indonesia merupakan negara berkembang yang masih memiliki visi dan misi untuk negaranya, maupun kepentingan yang bertujuan untuk mengembangkan negaranya. Kepentingan tersebut merupakan

salah satu unsur yang dipakai pemerintah untuk melaksanakan hubungan kerjasama dengan negara lain, kerjasama tersebut selalu berkaitan dengan kepentingan yang ingin dicapainya. Dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia, pemerintah Indonesia di era Joko Widodo melihat peluang yang besar akan maritim Indonesia, beliau mengetahui bahwa hal tersebut dapat diwujudkan dengan cara bekerjasama dengan negara lain untuk memperbaiki beberapa kekurangan yang dimiliki Indonesia. (**)

4.9. Politik Poros Maritim

Hingga saat ini terdapat ketidakjelasan posisi visi Poros Maritim Dunia di dalam tataran kebijakan publik di Indonesia. Ada kalangan yang menganggap Poros Maritim Dunia hanya sebagai visi nasional. Ada pula yang menganggapnya sebagai doktrin kebijakan luar negeri. Tidak sedikit pula yang menganggapnya sebagai *grand strategy* Indonesia. Yang jelas, Poros Maritim Dunia kurang tepat jika dijadikan hanya sebatas doktrin kebijakan luar negeri Indonesia, karena Poros Maritim Dunia memiliki aspek orientasi ke dalam (*inward oriented*) dan ke luar (*outward oriented*). Sehingga jika dijadikan doktrin kebijakan luar negeri, akan terjadi reduksi dari makna atau konsepsi Poros Maritim Dunia secara utuh.

Poros Maritim Dunia lebih tepat dijadikan visi maritim dalam konteks geopolitik Indonesia yang berisikan *ends*, *means*, dan *ways*. *Ends*-nya adalah untuk menjadikan Indonesia sebagai kekuatan maritim yang besar dan disegani, yaitu negara yang mampu memanfaatkan faktor maritimnya demi kepentingan nasional. Kemudian *means*-nya adalah seluruh elemen kekuatan nasional Indonesia, baik yang statis dan dinamis. Sedangkan *ways*-nya adalah strategi pembangunan maritim nasional yang rumusannya dapat ditetapkan oleh pemerintah pusat dan dijabarkan oleh instansi-instansi pelaksana di pemerintahan.

Poros Maritim Dunia dapat diartikan sebagai suatu pedoman multi-aspek (termasuk di antaranya aspek geografis) dari kebijakan

nasional Indonesia yang menempatkan laut sebagai dimensi penting.⁴⁸ Sebagai suatu pedoman, Poros Maritim Dunia tidak menjadi *ends tunggal* dari *ends* pembangunan Indonesia. Pemerintah Indonesia harus memiliki *ends* lain yang berdimensi darat, udara, luar angkasa, *cyber*, dan lain sebagainya.

Meski demikian, membangun Poros Maritim Dunia adalah proyek besar yang perlu dukungan semua elemen bangsa, sehingga perlu turunan end di tingkat operasional pada satuan-satuan pelaksana pemerintah. Hal ini merupakan sumbangan pemikiran untuk memperjelas konsep Poros Maritim Dunia.

4.10. Konsep Kedaulatan Maritim

Konsep Kedaulatan Maritim Kedaulatan adalah kekuasaan tertinggi suatu negara untuk menentukan hukum dalam negara tersebut dan sifatnya tunggal, asli, abadi serta tidak di bagi- bagi hal ini merupakan definisi kedaulatan negara menurut Jean Bodin. Negara yang berdaulat yakni negara yang memiliki otonomi penuh dan tanggung jawab terhadap perkembangan suatu negara baik dalam bidang politik, ekonomi, hukum, pertahanan dan keamanan serta dalam melakukan komunikasi maupun hubungan dengan negara lain.

Pemerintah dan Negara memiliki wewenang serta tanggung jawab yang penuh atas kedaulatan dan wilayahnya, wilayah tersebut digunakan untuk menyelenggarakan yuridiksi atas masyarakatnya serta segala kegiatan yang ada di dalam negara tersebut, terutama adanya kebijakan kelautan (Maritime Policy). Adapun yang masuk dalam wilayah negara yakni adalah Wilayah daratan termasuk tanah di dalamnya, wilayah perairan, wilayah dasar laut dan tanah di bawahnya yang terletak dibawah wilayah perairan dan wilayah ruang udara. Karena Indonesia merupakan negara kepulauan yang sebagian wilayahnya laut sehingga negara ini memiliki hak dan kewajiban untuk menjaga kedaulatan maritimnya melalui kebijakan maupun program yang dapat memanfaatkan serta menjaga wilayah lautnya. Sehingga kedaulatan atas laut dan segala hal yang terkandung di dalamnya

⁴⁸ Grygiel, J.J. 2006. *Great Powers and Political Change*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

penting untuk dijaga. Oleh karena itu dengan adanya konsep poros maritim dunia yang akan diwujudkan oleh Indonesia, maka perlu adanya peningkatan pertahanan keamanan terhadap laut Indonesia, karena laut merupakan batas terluar yang sangat penting untuk keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

Metode Penelitian Dalam penelitian ini penulis menggunakan tipe penelitian deskriptif-eksplanatif, dalam penelitian ini lebih menggambarkan tentang kedaulatan Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia. Serta menggambarkan bagaimana pengembangan Politik luar negeri Indonesia menuju poros maritim dunia. Jenis data yang disajikan adalah data sekunder. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah telaah pustaka (library research), yaitu teknik pengumpulan data dengan menelaah sejumlah literatur yang berhubungan dengan masalah yang diteliti baik dari buku-buku, jurnal ilmiah, dokumen dan artikel yang dinilai sesuai dengan tema yang diangkat dalam penelitian ini. Teknik analisis data yang digunakan dalam menganalisis data hasil penelitian adalah teknik analisis kualitatif, yaitu dengan cara menghubungkan data yang satu dengan data yang lainnya yang dianggap memiliki hubungan saling keterkaitan dengan politik luar negeri Indonesia di era pemerintahan Joko Widodo.

Hasil Penelitian Setiap era pemerintahan masing-masing presiden di Indonesia memiliki perbedaan terhadap penerapan basis darat ataupun laut bagi Indonesia. Seperti pada era pemerintahan Soekarno Indonesia menerapkan basis laut untuk mendapatkan kedaulatannya sedangkan Soeharto mulai menggunakan basis darat. Dan basis darat sebagai prioritas masih bertahan hingga era pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono, namun pada era pemerintahan Abdurrahman Wahid basis laut sempat mulai diterapkan kembali yakni dengan membentuk dewan maritim dan departemen kelautan namun tidak terealisasi dengan baik. Sehingga prioritas terhadap pembangunan di darat masih dilakukan.

Adanya perbedaan terhadap prioritas pembangunan, yakni basis darat yang lebih lama diprioritaskan membuat kondisi kedaulatan maritim Indonesia juga terancam karena potensi yang besar juga menimbulkan ancaman dari pihak eksternal yang juga besar. Kondisi

perbatasan maritim Indonesia juga harus diperhatikan karena banyak kasus pelanggaran yang terjadi di perbatasan, seperti contohnya konflik landas kontinen dengan Malaysia dan Thailand yang pernah dialami Indonesia, selain itu juga terjadi pencemaran laut akibat tumpahan minyak di sekitar Selat Malaka dan juga rentannya Selat Malaka oleh masuknya drugs trafficking, perompak, dan kejahatan lain. Selain perbatasan terdapat pula kendala pada Infrastruktur yakni pelabuhan dan galangan kapal. Indonesia memiliki 127 pelabuhan dan 25 diantaranya adalah pelabuhan internasional, dan untuk mewujudkan poros maritim dunia maka diperlukan peningkatan kapasitas pelabuhan yang mumpuni untuk kapal asing dapat bersandar, serta dengan adanya pelabuhan yang memang sesuai maka akan lebih mudah dan mengontrol kapal yang masuk ke perairan Indonesia. Selain itu yang terpenting adalah pasukan TNI AL yang bertugas melakukan patroli ataupun penjagaan terhadap keamanan dan pertahanan negara sehingga fungsi dan kualitasnya juga harus ditingkatkan agar tidak ada lagi kasus-kasus yang merugikan Indonesia. Oleh karena itu Joko Widodo memiliki visi misi mengembangkan potensi maritim Indonesia melalui poros maritim dunia.

Poros maritim dunia merupakan konsep yang dicanangkan oleh Joko Widodo untuk dapat memanfaatkan jalur laut yang dimiliki oleh Indonesia. Poros maritim merupakan segala kegiatan yang berhubungan dengan pemanfaatan laut sebagai sumber hidup bagi bangsa Indonesia. Untuk mewujudkan konsep tersebut diperlukan paradigma baru serta strategi terhadap pembangunan segala sesuatu yang berhubungan dengan laut yang dimulai dari sarana prasarana, pertahanan keamanan maupun pemanfaatan sumber daya laut secara benar.

Konsep ini sekaligus menjadi sentral bagi pemerintah Indonesia di masa pemerintahan Joko Widodo untuk dapat melakukan pembangunan di segala bidang sehingga dapat menghidupkan kembali Indonesia sebagai negara maritim yang maju, adil dan makmur. Dengan mengembalikan kejayaan laut akan dapat menjadi negara ini berdaya saing serta memiliki produktivitas yang tinggi. Adapun strategi dan kebijakan yang akan dilakukan oleh presiden Joko Widodo sesuai dengan visi misinya yakni: 1. Menerapkan paradigma baru yakni

termasuk di dalamnya adalah ocean based development. 2. Memiliki strategi yang meliputi penguatan konektivitas dan peningkatan pertahanan keamanan laut Indonesia. 3. Kebijakan terkait pembangunan infrastruktur 4. Kebijakan peningkatan keamanan laut terkait dengan illegal fishing.

Adapun kebijakan yang pertama yang dilakukan oleh Joko Widodo berkaitan dengan pengembangan maritim ini yakni :

1. Menerapkan Paradigma Baru (Ocean Based Development) Indonesia merupakan negara kepulauan yang telah lama memprioritaskan basis darat di negaranya. Basis darat yang telah lama diterapkan membuat masyarakat, bahkan pemerintah tidak lagi memprioritaskan laut, sehingga banyak ancaman kedaulatan yang akhirnya terjadi di perairan negara ini. Oleh karena itu perlu adanya pemahaman mengenai negara kepulauan yang harus mulai diperkenalkan kembali kepada masyarakat, bahwa dengan memanfaatkan laut yang menjadi sebagian wilayah kita akan dapat mensejahterakan rakyat Indonesia. Maka muncullah ocean based development yang menjadi wawasan nusantara di era pemerintahan Joko Widodo untuk mulai memperkenalkan mengenai prioritas terhadap pembangunan laut.

Perlu dipahami bahwa laut yang dimiliki oleh negara ini sangatlah luas serta memiliki posisi geografis yang amat menguntungkan. Selain itu sumber daya yang terkandung di laut Indonesia sangatlah menjanjikan apabila kita dapat memanfaatkannya dengan baik. Banyak negara asing yang memiliki daratan lebih luas tetapi mulai mengembangkan lautnya seperti Amerika Serikat, India, Inggris, bahkan Malaysia dan Singapura mulai menerapkan pembangunan di sektor kelautan dan di tahun 2014 Indonesia mulai melakukan perubahan positif untuk lebih memanfaatkan laut.

Untuk memperkenalkan kepada masyarakat maka pemerintah mulai mensosialisasikan mengenai pembangunan berbasis kelautan, yakni berkaitan dengan kegiatan nelayan, budi daya ikan, perdagangan antar pulau, kegiatan di pelabuhan, industri galangan kapal, wisata bahari, dan lainnya. Dari pembangunan

kelautan ini diharapkan ada peningkatan produksi (ikan), investasi (industri kelautan), penyerapan tenaga kerja, dan lainnya. Dan beliau juga membentuk kementerian baru yang juga menjadi cara untuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan pembangunan laut di Indonesia.

2. Strategi Penguatan Maritim Indonesia

a. Penguatan Konektivitas Penguatan konektivitas ini dilakukan dengan memaksimalkan Sea Lanes Of Communication (SLOC), Sea Lanes Of Trade (SLOT) maupun ALKI yang dimiliki oleh Indonesia. Beberapa jalur yang memang seharusnya dapat dimanfaatkan oleh Indonesia yakni seperti Selat Malaka yang merupakan SLOC serta SLOT, Selat Sunda, selat Lombok dan selat Makasar yang merupakan ALKI. Jalur tersebut merupakan jalur yang memang berbatasan serta dilintasi langsung oleh kapal-kapal asing.

Penguatan konektivitas inilah yang menjadi salah satu cara untuk dapat menjaga jalur-jalur yang berbatasan langsung dengan perairan negara lain, dengan adanya pembangunan pelabuhan serta penguatan logistik maka akan membuat ketertiban bagi kapal asing yang akan melintasi wilayah Indonesia. Dengan pembangunan tersebut maka juga dapat mengontrol apabila ada tindakan ilegal di perairan Indonesia.

b. Peningkatan Pertahanan Keamanan Laut Indonesia Banyaknya ancaman yang ada di laut karena lebih memprioritaskan basis darat di Indonesia, sesungguhnya membuat kedaulatan negara ini ikut terancam. Oleh karena itu, sehubungan dengan diterapkannya konsep poros maritim dunia pemerintah membuat beberapa kebijakan atau strategi untuk lebih mengamankan laut Indonesia.

Dalam melakukan peningkatan terhadap keamanan laut maka diterapkan beberapa kebijakan yakni 1) Pembentukan BAKAMLA, Badan Keamanan Laut (BAKAMLA) atau yang sebelumnya lebih dikenal dengan Badan Koordinasi Keamanan Laut (BAKORKAMLA) ini dibentuk oleh Joko Widodo sesuai dengan undang-undang nomor 32 tahun 2014 tentang kelautan.

BAKAMLA memiliki fungsi sebagai pelaksana penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia.; 2) Peningkatan kualitas pasukan TNI AL, dilakukan dengan cara melakukan kerjasama dengan beberapa negara seperti, Singapura Amerika Serikat, dan Belanda. Kerjasama ini dilakukan untuk meningkatkan kualitas pasukan agar dapat mengatur strategi pertahanan dan keamanan dan 3) Peningkatan alutsista dan armada angkatan laut, dilakukan *transfer of technology* dari Korea Selatan dan Belanda berupa kapal selam dan juga kapal kelas sigma yang akan selesai di tahun 2018.

3. Kebijakan pembangunan Infrastruktur Kebijakan ini dibuat oleh pemerintah Indonesia untuk mendukung terwujudnya poros maritim dunia yakni mengenai pengembangan pelabuhan sebagai sarana prasarana yang mendukung berjalannya aktivitas pelayaran dalam maupun luar negeri. Sebagai negara kepulauan pelabuhan merupakan hal yang penting untuk menunjang hubungan antar pulau satu dengan yang lain. Kondisi pelabuhan di Indonesia sangat memprihatinkan dan jumlahnya pun masih tergolong kurang sehingga di era pemerintahan Joko Widodo pemerintah ingin melakukan peningkatan kapasitas pelabuhan yang ada di Indonesia

Pemerintah Indonesia membangun 24 pelabuhan yang ada di Indonesia, dari 24 pelabuhan tersebut 9 di antaranya ada di Indonesia Timur. Selain itu terdapat 2 pelabuhan internasional yang memang akan menjadi pelabuhan untuk melayani kapal atau pelayaran berbendera asing. Pada tanggal 22 Mei 2015 presiden Joko Widodo meresmikan pembangunan pelabuhan Makasar dan Teluk Lamong pelabuhan Surabaya. Joko Widodo juga meresmikan dimulainya proyek pembangunan tol laut yang menghubungkan Makasar dengan Belawan, proyek ini diagendakan akan selesai pada tahun 2018.

5. Peningkatan Keamanan Laut terkait dengan Illegal Fishing Illegal fishing merupakan permasalahan yang sangat merugikan bagi Indonesia, permasalahan ini merupakan permasalahan yang telah lama ada dan dilakukan di perairan Indonesia. Tahun ke

tahun illegal fishing di Indonesia semakin marak terjadi, sehingga nelayan dengan kapal yang tidak dapat menjangkau perairan sedikit jauh dari pantai akan kalah dengan kapal-kapal berbendera asing. Wilayah yang menjadi titik rawan yakni berada di Laut Arafuru, Laut Natuna, sebelah Utara Sulawesi Utara (Samudera Pasifik), Selat Makassar, dan Barat Sumatera (Samudera Hindia). Hingga akhirnya pemerintah melakukan beberapa upaya untuk meminimalisir ancaman tersebut. Menteri kelautan dan perikanan berupaya melakukan survei langsung ke daerah yang dekat dengan laut untuk mempromosikan kinerja dari pemerintah.

6. Selain itu, pemerintah juga mulai melakukan transparansi mengenai data kapal dan perizinan ikan yang kemudian dipublikasikan hasil pemantauan kapal perikanan dengan data satelit, sehingga dapat diakses oleh aparat penegak hukum di laut dan pemilik kapal bersangkutan. Selain itu pemerintah juga melakukan peningkatan aktivitas dan jumlah operasi kapal pengawas untuk menjaga sumber daya kelautan dan perikanan. Kementerian Perikanan dan Kelautan juga melakukan kerjasama dengan beberapa negara, yakni diantaranya negara Malaysia, Filipina, Vietnam, Tiongkok, Thailand, dan Australia. Hal ini dilakukan pemerintah Indonesia untuk mengurangi angka illegal fishing yang merugikan Indonesia.

Pemerintahan Joko Widodo merupakan era pemerintahan yang mengedepankan kembali mengenai prioritas terhadap laut Indonesia. Hal ini merupakan perubahan yang cukup besar karena telah lama darat merupakan prioritas pembangunan di setiap pemerintahan presiden Indonesia. Ada beberapa hal yang mendasari pemerintah Indonesia akhirnya menerapkan kembali prioritas terhadap laut yakni banyaknya ancaman kedaulatan laut yang terjadi di perairan Indonesia. Dimulai dari illegal fishing, konflik perbatasan negara hingga eksploitasi terhadap sumber daya laut Indonesia yang sangat merugikan pihak Indonesia, namun tidak hanya hal tersebut pemerintah juga melihat peluang apabila dapat memanfaatkan laut dengan benar karena posisi Indonesia sangatlah strategis. Joko Widodo juga terinspirasi oleh

presiden pertama Indonesia yakni Soekarno yang dapat membuat Indonesia berdaulat melalui pemanfaatan sebagai negara kepulauan.

Diplomasi maritim yang dilakukan pada masa pemerintahannya lebih mengedepankan pertahanan dan keamanan yang pertama dengan menerapkan paradigma baru melalui “ocean based development” yakni membentuk Kementerian Kemaritiman dan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) untuk membantu kinerja presiden. Kedua adalah penguatan konektivitas dengan cara melakukan pembangunan dan peningkatan infrastruktur pelabuhan yang mulai dikerjakan oleh PELINDO dan Kementerian Perhubungan. Ketiga yakni peningkatan pertahanan keamanan maritim yang dilakukan oleh beberapa aparat negara yakni seperti TNI AL yang telah melakukan hubungan kerjasama dengan beberapa negara seperti Korea Selatan, Belanda dan Singapura untuk peningkatan kualitas pasukan maupun pengadaan armada bagi pertahanan negara. Dan untuk meminimalisir adanya ancaman illegal fishing maka Kementerian Kelautan dan Perikanan telah membuat beberapa kebijakan terkait penenggelaman dan peledakan kapal asing yang melakukan kegiatan illegal serta melakukan kerjasama dengan 6 negara di kawasan Asia dan Australia terkait pengurangan illegal fishing.

Kebijakan ini dilakukan oleh Joko Widodo agar dapat mewujudkan negara maritim yang kuat, mandiri dan berbasis kepentingan nasional. Maka dapat disimpulkan bahwa politik luar negeri Indonesia menuju poros maritim dunia di era pemerintahan Joko Widodo merupakan proses pengembangan Indonesia melalui pemanfaatan maritim serta perbaikan pertahanan keamanan, dan untuk mewujudkannya maka dibentuk kebijakan yang mendukung serta mengembangkan kebijakan yang telah ada. Politik luar negeri yang dilakukannya memang masih terlihat kurang jelas penerapannya sehingga banyak kebijakan yang belum terlihat perkembangannya karena memang Joko Widodo baru menjabat selama 5 tahun(2014-2019).

Keamanan dapat diartikan sebagai keadaan yang terbebas dari segala ancaman. Artinya keamanan menyangkut perpaduan antara ancaman dan kerawanan. Keduanya menyangkut keamanan baik

domestik maupun internasional. Sehingga, setiap negara harus memfokuskan kebijakan luar negerinya pada usaha mengamankan kondisi nasional sekaligus juga menghindari ancaman dari luar.

Sedangkan kerawanan mengakut tentang merupakan kondisi negara yang tidak bisa melerai segala ancaman-ancaman yang datang di akibatkan oleh weak power negara tersebut.

Kondisi masalah keamanan intra-negara misalnya munculnya kekacauan (disorder) dalam negara dan masyarakat karena etnik, ras, agama, kelompok radikalisme, terorisme, human trafficking (perdagangan orang) atau strata ekonomi. Sedangkan masalah keamanan lintas nasional misalnya ancaman keamanan yang berasal dari isu kependudukan seperti migrasi, lingkungan hidup dan sumber daya yang ruangnya tidak dibatasi pada skala nasional.

BAB II

TINJAUAN HISTORIS KEMARITIMAN INDONESIA

2.1. Sejarah Perkembangan Batas Negara Indonesia dan Wilayah Nusantara

Sejak 17 Agustus 1945 Indonesia telah menjadi bangsa yang merdeka. Namun demikian pada waktu itu kemerdekaan tersebut lebih bersifat politis. Secara politis sejak saat itu bangsa Indonesia telah menyatakan dirinya bebas dari belenggu kolonialisme bangsa lain, namun di bidang kehidupan yang lain seperti ekonomi dan hukum, Indonesia masih belum dapat lepas sepenuhnya dari bekas kolonialis Belanda. Di bidang ekonomi, hampir semua perusahaan besar dan menengah masih dimiliki oleh orang-orang Belanda ataupun orang asing lainnya. Bahkan Indonesia pada saat belum mampu untuk segera melakukan dekolonisasi sistem ekonomi. Cita-cita untuk mengganti sistem ekonomi kolonial yang bersifat kapitalistik ke sistem ekonomi nasional yang berdasarkan keadilan sosial membutuhkan waktu yang sangat panjang dari yang diperkirakan sebelumnya. Bahkan gagasan untuk membangun ekonomi berdikari (mandiri) yang diproyeksikan menjadi sistem ekonomi nasional juga kandas sejalan dengan runtuhnya kepemimpinan presiden yang pertama (Soekarno).

Dekolonisasi di bidang hukum bahkan menjadi persoalan yang sangat pelik yang hingga saat ini jauh dari tuntas. Di samping masih banyak materi hukum dan produk undang-undang yang dipakai begitu saja oleh pemerintah Ind

onesia, juga paradigma atau ideologi hukum kolonial Belanda itu sendiri masih belum banyak mengalami perubahan meskipun telah merdeka 73(1945-2018) tahun lebih. Seorang pengamat hukum dan konstitusi mengatakan: *“Sampai sekarang pun reformasi hukum belum menampakkan hasilnya. Bahkan boleh dibilang berjalan di tempat untuk tidak mengatakan mengalami kegagalan. Sebab sekalipun selama ini kita telah menghasilkan begitu banyak perundang-undangan, namun secara substansial belum ada artinya karena bagian terbesar*

dari hukum pokok yang berlaku sekarang masih merupakan peninggalan kolonial Belanda. Itu berarti secara ideologi hukum sebenarnya kita belum beranjak dari paradigma hukum kolonial. Ideologi hukum kolonial sudah jelas tidak mengakui adanya kesamaan derajat di depan hukum di antara sesama warga (diskriminatif), bersifat represif, otoriter dan feodalistik.”

Salah satu contoh warisan hukum kolonial Belanda yang lebih berpihak pada penguasa yang sering menjadi bahan perdebatan adalah haatzaai artikelen (pasal-pasal penyebarluasan perasaan permusuhan dan kebencian dalam masyarakat terhadap pemerintah yang sah) dalam KUH Pidana (Kitab Undang-undang Hukum Pidana). Dalam Pasal 154 dikatakan, barang siapa di depan umum menyatakan perasaan permusuhan, kebencian atau penghinaan terhadap Pemerintah RI, dihukum penjara selama-lamanya tujuh tahun. Dalam hal ini penafsiran terhadap "perasaan permusuhan", "kebencian" dan "penghinaan" menjadi monopoli penguasa.

Suatu hal yang sangat menarik adalah bahwa dekolonisasi yang dilakukan oleh pemerintah Republik Indonesia di bidang hukum laut (maritime law) berhasil dengan sangat gemilang. Di tengah-tengah kondisi perekonomian yang masih bergantung kepada Belanda dan negara-negara Barat lainnya, Indonesia sangat berani melakukan dekolonisasi hukum laut meskipun mendapat tentangan dari Belanda dan Amerika, yaitu dengan keluarnya Deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957. Dekolonisasi hukum laut ini pada akhirnya bukan hanya berdimensi nasional tetapi juga memiliki implikasi pada tataran internasional. Artikel ini akan mengkaji sejarah perjalanan proses dekolonisasi di bidang hukum laut Indonesia dan mengapa munculnya konsep batas laut negara begitu cepat berkembang sebagai wacana publik yang bukan hanya berskala nasional, tetapi juga internasional. Selain itu artikel ini juga akan menelusuri perkembangan konsep mengenai batas wilayah negara khususnya wilayah laut dalam sejarah Nusantara.

2.2. Negara Bahari: Geografis dan Historis

Indonesia memiliki wilayah yang sangat luas yaitu tanah sekitar 1,937 juta km², luas laut kedaulatan 3,1 juta km², dan luas laut ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif) 2,7 juta km². Jarak dari barat ke timur lebih panjang dari pada jarak antara London dan Siberia sebagaimana yang pernah digambarkan oleh Multatuli. Indonesia merupakan kawasan kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari sekitar 18.108 pulau besar dan kecil. Termasuk dalam kawasan kepulauan ini adalah pulau-pulau besar seperti Sumatra, Jawa, sekitar tiga perempat Borneo, Sulawesi, kepulauan Maluku dan pulau-pulau kecil di sekitarnya, dan separoh bagian barat dari pulau Papua dan dihuni oleh ratusan suku bangsa. Pulau-pulau ini terbentang dari timur ke barat sejauh 6.400 km dan sekitar 2.500 km jarak antara utara dan selatan. Garis terluar yang mengelilingi wilayah Indonesia adalah sepanjang kurang lebih 81,000 km dan sekitar 80 persen dari kawasan ini adalah laut. Jadi di dalam daerah yang demikian luas ini terkandung keanekaragaman baik secara geografis, ras maupun kultural yang seringkali menjadi kendala bagi proses integrasi nasional. Dengan konstruksi kewilayahan yang semacam itu laut merupakan unsur yang dominan dalam sejarah Indonesia.

Sebagai kawasan bahari (insular region), Indonesia tidak hanya memiliki satu "laut utama" atau heartsea tetapi paling tidak ada tiga laut utama yang membentuk Indonesia sebagai sea system yaitu Laut Jawa, Laut Flores, dan Laut Banda. Di antara kawasan-kawasan laut yang disebutkan di atas, kawasan Laut Jawa merupakan kawasan jantung perdagangan laut kepulauan Indonesia. Kawasan Laut Jawa telah terintegrasi oleh jaringan pelayaran dan perdagangan sebelum datangnya bangsa Barat. Bahkan menurut Houben, Laut Jawa bukan hanya sebagai laut utama bagi Indonesia, tetapi juga merupakan laut inti bagi Asia Tenggara. Peranan kawasan Laut Jawa dan jaringan Laut Jawa masih dapat dilihat sampai saat ini. Jadi dapat dikatakan bahwa Laut Jawa merupakan Mediterranean Sea bagi Indonesia, bahkan bagi Asia Tenggara. Sebagai "Laut Tengah" kepulauan Indonesia dan bahkan Asia Tenggara, sudah barang tentu Laut Jawa menjadi jembatan yang menghubungkan berbagai komunitas yang berada di sekitarnya

baik dalam kegiatan budaya, politik, maupun ekonomi. Kondisi geografis dan ekologis yang lebih bercorak kebaharian itulah yang menempa bangsa Indonesia sebagai bangsa bahari di dalam perjalanan sejarahnya.

Sejak awal abad masehi telah memprekondisikan penduduk kepulauan Indonesia terlibat secara aktif dalam pelayaran dan perdagangan internasional antara dunia Barat (Eropa) dengan dunia Timur (Cina) yang melewati selat Malaka. Dalam hal ini penduduk Nusantara tidak menjadi objek aktivitas perdagangan itu, tetapi telah mampu menjadi subjek yang menentukan. Bukan merupakan suatu kebetulan jika berbagai daerah di Nusantara memproduksi berbagai komoditi dagang yang khas agar bisa ambil bagian aktif dalam aktivitas pelayaran dan perdagangan itu. Bahkan kerajaan Sriwijaya dan kerajaan Majapahit telah menguasai pintu gerbang pelayaran dunia yaitu Selat Malaka. Dari kegiatan perdagangan itulah kemudian muncul berbagai kerajaan maritim besar di Indonesia pada periode berkembangnya agama Hindu dan Budha seperti kerajaan Sriwijaya dan Majapahit yang berhasil menguasai Selat Malaka dan perdagangan Nusantara selama beberapa abad lamanya.

Pada jaman kerajaan-kerajaan Islam, ketika perdagangan rempah-rempah sangat ramai, jalur-jalur perdagangan antar pulau di Nusantara misalnya antara Sumatera-Jawa, Jawa-Kalimantan, Jawa-Maluku, Jawa-Sulawesi, Sulawesi-Maluku, Sulawesi-Nusa Tenggara, dan sebagainya, menjadi bagian yang inheren dalam konteks perdagangan internasional. Negeri Cina bukan satu-satunya tujuan utama perdagangan internasional, tetapi juga kepulauan Indonesia. Selama periode penyebaran Islam ini telah muncul berbagai kerajaan maritim yang bercorak Islam di kawasan Nusantara seperti kerajaan Samudera Pasai, Aceh, dan Palembang di pulau Sumatra; Kerajaan Demak, Cirebon, dan Banten di pulau Jawa; Kerajaan Banjarmasin di pulau Kalimantan; Kerajaan Makassar di Sulawesi; Kerajaan Ternate dan Tidore di Maluku, dan sebagainya. Selama abad ke-15 hingga abad ke-17 merekalah yang menguasai perdagangan di kepulauan Nusantara.

Hal ini berkembang lebih pesat lagi ketika orang-orang Eropa mulai datang sendiri ke Nusantara untuk mencari komoditi rempah-

rempah. Indonesia mampu bertindak sebagai besi semberani yang menarik para pedagang dari seluruh penjuru dunia. Sebagai konsekuensinya jalur perdagangan dunia yang menuju ke Nusantara bukan hanya route tradisional lewat selat Malaka saja tetapi juga route yang mengelilingi benua Afrika kemudian menyeberangi Samudera Hindia langsung menuju kepulauan Indonesia. Di samping itu bangsa Spanyol dengan gigihnya juga berusaha mencapai Indonesia dengan menyeberangi Samudera Atlantik dan Pasifik.

Pada saat pertama kali bangsa-bangsa Barat datang di perairan Nusantara batas wilayah laut belum merupakan persoalan yang penting di antara kekuatan-kekuatan lokal di Nusantara sebab mereka menggunakan prinsip perairan bebas. Namun demikian persoalan batas wilayah ini menjadi persoalan yang serius ketika bangsa-bangsa Barat mulai memperoleh kemenangan-kemenangan dalam konflik dengan kekuatan lokal. Mereka kemudian menentukan batas-batas wilayah laut tanpa mempertimbangkan kepentingan-kepentingan masyarakat lokal baik di bidang ekonomi maupun politik.

Pada saat datangnya bangsa-bangsa Barat, perdagangan Nusantara sudah memiliki supply and demand yang relatif teratur baik dari segi perdagangan internasional maupun perdagangan antardaerah. Sistem perdagangan laut yang relatif sudah mapan mengalami penyesuaian-penyesuaian setelah bangsa-bangsa Barat bisa menanamkan dominasinya di Nusantara. Sistem perdagangan yang dipersenjatai (armed-trading system) yang telah dikembangkan oleh bangsa-bangsa Barat menyebabkan para pelaut lokal semakin tersingkir.

O.W. Wolters mengatakan bahwa laut di Asia Tenggara merupakan area yang netral di mana para penguasa baik penduduk asli maupun para pendatang berusaha untuk melindungi kepentingan ekonomi mereka. Hingga datangnya bangsa-bangsa Barat, para penguasa lokal di Nusantara cenderung telah menerapkan kebijakan laut bebas (free ocean policy) yang dalam istilah Barat disebut sebagai mare liberum. Contoh menarik dari persoalan ini dapat dilihat dari kasus hubungan yang penuh ketegangan antara Makassar dengan VOC pada awal abad XVII. Pada tahun 1616, VOC di Ambon mengirim

delegasli ke Makassar. Mereka melarang orang Makassar untuk melakukan perdagangan dengan kepulauan Maluku tetapi penguasa Makassar menentang larangan ini. Pada tahun 1607, jauh sebelum penaklukan Belanda atas Makassar, Sultan Ala'uddin mendeklarasikan kepada Belanda bahwa negerinya terbuka kepada semua bangsa termasuk Belanda dan Portugis. Oleh karena itu jika Belanda memaksakan untuk melarang orang-orang Makassar berlayar ke Maluku maka itu berarti Belanda telah mengibarkan bendera perang.

Sebagaimana telah disinggung sebelumnya bahwa datangnya banyak bangsa Barat di perairan Nusantara menyebabkan kawasan ini menjadi battle field di antara kekuatan-kekuatan yang bersaing. Tidak mengherankan jika periode ini selalu diwarnai dengan persaingan, konflik dan peperangan laut yang tak terhitung jumlahnya. Pada prinsipnya perang yang terjadi pada periode ini merupakan perang memperebutkan monopoli perdagangan.

Dalam hubungan itu akhirnya VOC memperoleh kemenangan yang gemilang di beberapa daerah di Nusantara termasuk Malaka. Ada beberapa kunci kemenangan VOC antara lain: penerapan politik *divide at impera*, memecah belah dan menguasainya. Taktik ini memang tidak selalu disengaja, tetapi kadang-kadang hanya memanfaatkan dan memperbesar konflik yang telah ada sebelumnya. Dengan cara demikian akhirnya VOC dapat menguasai titik-titik penting ekonomi Nusantara. Setelah perusahaan dagang ini bangkrut tahun 1799, segala asetnya diambil alih oleh pemerintah kolonial Belanda yang melanjutkan dan memperluas kolonisasi di kepulauan Indonesia hingga tahun 1942 ketika bala tentara Jepang mengusirnya dari Indonesia.

2.3. Konsep Batas Laut pada Masa Akhir Pemerintah Kolonial Belanda

Seperti diketahui bahwa pada abad ke-17 seorang tokoh hukum Belanda yang bernama Grotius (1609) mengemukakan bahwa 'laut tidak dapat dijadikan milik suatu negara karena tidak dapat dikuasai dengan tindakan okupasi, dengan demikian menurut sifatnya, lautan adalah bebas dari kedaulatan negara manapun'. Jadi pada waktu itu Belanda tampaknya menganut paham '*mare liberum*' (laut bebas).

Hampir bisa dipastikan bahwa pendapat itu mencerminkan kepentingan dan posisi Belanda pada waktu itu dalam penjelajahan samudera. Seperti diketahui bahwa pada tahun-tahun itu pelayaran orang-orang Belanda masih di bawah bayang-bayang Portugis dan Spanyol yang sedang dalam kondisi konflik dengan negeri Belanda. Selain itu Belanda juga sedang membutuhkan legalitas untuk berlayar dan mendatangi pelabuhan manapun yang diinginkannya.

Namun demikian ketika VOC sudah mulai berhasil merebut berbagai pelabuhan dan menguasai jaringan pelayaran di Nusantara, mereka justru menunjukkan perilaku yang sebaliknya. Mereka menegakkan monopoli perdagangan dan melarang suku bangsa tertentu untuk melakukan pelayaran di perairan tertentu. Contoh menarik dari persoalan ini dapat dilihat dari kasus hubungan yang penuh ketegangan antara Makassar dengan VOC pada awal abad XVII. Pada tahun 1616, VOC di Ambon mengirim delegasi ke Makassar. Mereka melarang orang Makassar untuk melakukan perdagangan dengan kepulauan Maluku, tetapi penguasa Makassar menentang larangan ini. Menurut kepercayaan mereka, Tuhan telah membagi bumi secara adil kepada semua bangsa, tetapi laut diberikan kepada semua manusia tanpa membedakan kebangsaan mereka. Oleh karena itu merupakan sesuatu yang tidak bisa diterima oleh orang Makassar jika Belanda melarangnya untuk berlayar ke Maluku yang sudah dilakukannya sejak berabad-abad sebelumnya. Jika VOC melakukan hal itu maka berarti VOC telah merampas kehidupan orang-orang Makassar. Oleh karena itu, jika Belanda memaksakan untuk melarang orang-orang Makassar berlayar ke Maluku maka itu berarti Belanda telah mengibarkan bendera perang.

Kontrol yang ketat dan berbagai aturan yang membatasi dan melarang aktivitas pelayaran dan perdagangan juga diterapkan di daerah-daerah lain yang telah ditaklukkannya seperti yang dilaksanakan di Jawa. Dengan cara demikian akhirnya VOC berhasil melumpuhkan kekuatan pelayaran dan perdagangan pribumi di Nusantara. Memang kemudian ada pedagang-pedagang dari kelompok etnik tertentu yang 'melarikan diri' ke daerah lain untuk menghindari kontrol Belanda

seperti orang Bugis dan Makassar yang menegakkan hegemoni di Semenanjung Melayu.

Sementara itu untuk menghadapi persaingan dengan bangsa Eropa lainnya, VOC melakukan monopoli pembelian produk-produk dari penduduk pribumi sehingga kapal-kapal non-VOC menghadapi kesulitan untuk memperoleh muatan. Selain itu VOC juga melarang kapal-kapal asing untuk singgah di pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai VOC kecuali di beberapa pelabuhan yang telah ditetapkan secara khusus untuk pelayaran internasional. Di pelabuhan-pelabuhan ini biasanya Belanda sudah memiliki kontrol yang sangat ketat. Dengan sistem penegakan hukum laut seperti itu VOC mampu mendominasi dunia maritim Nusantara selama kurang lebih dua abad.

Setelah menerima penyerahan dari VOC pada tahun 1799, pemerintah kolonial Belanda rupanya tetap mempertahankan konservatisme kebijakan sebagaimana yang dilakukan oleh VOC, yaitu melakukan tekanan dan monopoli yang sangat ketat terhadap kekuatan pribumi serta melakukan pembatasan-pembatasan terhadap kapal-kapal asing untuk berlabuh hanya di beberapa pelabuhan di bawah administrasi yang ketat dari pemerintah kolonial Belanda. Sistem yang demikian menjadi semakin sempurna ketika Belanda mampu mengembangkan jaringan pelayaran domestik dengan kapal uap yang tergabung dalam perusahaan pelayaran paket KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij/ Perusahaan Pelayaran Paket Kerajaan) sejak tahun 1888.

Dalam konteks hukum laut, sebetulnya hingga tahun 1936 pemerintah kolonial Belanda hanya mengatur hal-hal yang lebih bersifat teknis dan terutama yang berhubungan dengan kepentingan ekonomi seperti pengaturan tentang pelabuhan-pelabuhan pantai dan pelabuhan internasional, ijin perkapalan, peraturan tentang pemanduan kapal di pelabuhan, bea cukai, angkutan minyak, perikanan dan sebagainya. Baru pada tahun 1939 pemerintah kolonial Belanda menerbitkan undang-undang yang mengatur hukum laut yang lebih komprehensif dengan keluarnya *Staatblad* tahun 1939 No. 442 mengenai 'Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie' (Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim). Dapat diduga dengan kuat bahwa

keluarnya undang-undang ini berhubungan dengan perkembangan perang di Eropa di mana Jerman telah menunjukkan kemenangan-kemenangannya. Pada waktu itu negeri Belanda menjadi salah satu sasaran empuk agresi Jerman. Salah satu upaya untuk mengamankan Hindia Belanda adalah dengan menerbitkan undang-undang kelautan. Dalam undang-undang ini dijelaskan bahwa laut teritorial Hindia Belanda adalah tiga mil laut dari garis air surut pulau-pulau (termasuk batu karang dan gosong) atau bagian-bagian pulau yang termasuk wilayah Hindia Belanda. Di luar jarak tiga mil itu merupakan laut internasional atau laut bebas. Jadi dengan demikian pada waktu itu Hindia Belanda menggunakan konsep 'pulau demi pulau' sehingga fungsi laut dalam negara kepulauan sebagai pemisah. Jarak tiga mil dihitung dari jangkauan jarak tembak meriam kapal pada waktu itu. Dengan demikian kapal-kapal musuh dapat mengintai atau bahkan memblokir pulau-pulau di Hindia Belanda di perairan di luar jarak tiga mil.

Ordonansi tersebut berlaku hingga tentara Jepang menduduki kepulauan Indonesia. Setelah Indonesia merdeka pada tahun 1945 ordonansi tersebut berlaku kembali sebab semua produk hukum kolonial Belanda yang belum dinyatakan tidak berlaku oleh pemerintah Republik Indonesia masih tetap berlaku. Hal ini diatur dalam Aturan Peralihan Undang-Undang dasar 1945 pasal 2. Pada waktu itu Republik Indonesia belum sempat membuat produk-produk hukum untuk mengganti hukum kolonial.

2.4. Konsep Batas Laut dalam Kemelut Konflik pada Masa Kemerdekaan

Proklamasi kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945 ternyata juga belum menyelesaikan masalah mengenai hubungan-hubungan kolonial antara Indonesia dan Belanda. Bahkan pernyataan kemerdekaan itu merupakan awal dari sebuah konflik berkepanjangan antara kekuatan bekas kolonialis Belanda yang ingin berkuasa kembali dan bekas bangsa terjajah yang ingin tetap mempertahankan kemerdekaannya. Konflik dan peperangan antara Indonesia dan Belanda itu terutama bersumber dari ketidakmauan Belanda untuk

mengakui kemerdekaan Indonesia. Belanda tidak mau mengakui perubahan-perubahan yang telah terjadi di Indonesia selama Perang Dunia II. Mereka menginginkan agar tentara pendudukan Jepang melalui tentara Sekutu (Allied Forces) menyerahkan Indonesia kepada Belanda sebagaimana status quo sebelum direbut oleh Jepang pada tahun 1942. Belanda tidak mau menyadari bahwa telah terjadi perubahan-perubahan psikologis yang luar biasa dari bangsa Indonesia selama pendudukan Jepang yang tidak mungkin dikembalikan lagi seperti keadaan sebelum perang. Perubahan psikologis itu terutama menyangkut pertumbuhan semangat nasionalisme yang tidak hanya dimiliki oleh sekelompok elite intelektual tetapi sudah merambah di kalangan rakyat jelata. Mereka tidak ingin lagi dijajah oleh kekuatan kolonial. Mereka ingin hidup sebagai bangsa merdeka meskipun harus berjuang hingga titik darah yang pengabisan.

Dalam konteks semangat yang seperti itulah dapat dipahami jika peperangan demi peperangan segera meletus di berbagai daerah di Indonesia setelah para kolonialis Belanda yang tergabung dalam NICA (Netherlands Indies Civil Administration) datang di Indonesia dengan cara membonceng pasukan Sekutu yang akan mengurus tawanan perang Jepang. Oleh karena pengalaman tempur pasukan Belanda yang didukung dengan persenjataan yang lebih canggih akhirnya Belanda menguasai berbagai wilayah khususnya kota-kota pelabuhan dan daerah-daerah perkebunan yang sebelum Perang Dunia menjadi sumber ekonomi utama pemerintah kolonial Belanda. Sedangkan para tentara dan sukarelawan Indonesia menguasai daerah pedalaman dan melaksanakan taktik perang gerilya.

Untuk melumpuhkan kekuatan Indonesia di wilayah-wilayah yang dikuasainya, di samping melakukan blokade darat NICA juga melakukan blokade laut. Dengan demikian daerah-daerah yang diduduki oleh RI tidak dapat melakukan perdagangan guna membiayai perang gerilya melawan Belanda. Blokade laut oleh Belanda ini sangat dimungkinkan sebab mereka memiliki kapal-kapal perang yang memadai untuk melakukan patroli di perairan Indonesia, sedangkan armada RI sangat minim. Bahkan para pedagang hanya menggunakan kapal-kapal kayu yang tersisa dari masa pendudukan Jepang. Di

samping itu blokade laut oleh Belanda ini juga sangat dimungkinkan karena sistem hukum laut Indonesia pada waktu itu masih menggunakan asas 'pulau demi pulau' dengan perairan teritorial sepanjang 3 mil laut. Dengan demikian kekuatan angkatan laut Belanda dapat dapat mengepung daerah-daerah RI dari jarak di luar 3 mil. Tentu saja hukum laut yang demikian ini dirasakan sangat merugikan perlawanan gerilyawan RI. Namun demikian RI tidak dapat berbuat banyak. Jangankan untuk mengubah asas hukum laut, mempertahankan eksistensinya saja masih harus berjuang mati-matian. Pada akhirnya hanya dengan mengandalkan dukungan rakyat dan semangat perjuangan untuk merdeka serta dukungan dari mediasi internasional peperangan Indonesia – Belanda selama periode 1945-1949 dapat diakhiri dengan tercapainya Konferensi Meja Bundar (KMB) di mana Belanda akhirnya mengakui kedaulatan RI pada tanggal 27 Desember 1949.

Namun demikian ternyata KMB juga masih menyisakan bibit-bibit konflik yang baru. Meskipun dalam KMB itu Belanda mengakui kedaulatan RI namun tidak termasuk Papua Barat. Belanda berjanji akan menyelesaikan masalah Papua Barat selambat-lambatnya satu tahun setelah pengakuan kedaulatan. Dengan demikian seharusnya masalah Papua Barat sudah harus selesai paling lambat tanggal 27 Desember 1950. Pada kenyataannya persoalan Papua Barat menjadi berlarut-larut karena Belanda tidak mau menyerahkan begitu saja daerah ini kepada Indonesia, sedangkan Indonesia menuntut harga mati bahwa Papua harus menjadi bagian dari wilayah RI. Oleh sebab itu hubungan antara dua negara ini selanjutnya selalu diwarnai dengan ketegangan dan saling mencurigai. Dalam pada itu Belanda selalu berusaha untuk mencari hati kepada penduduk setempat dan berusaha membuka Papua Barat untuk komunikasi dengan dunia luar serta ingin menunjukkan bahwa Belanda menangani dengan serius pengelolaan Papua Barat.

Hubungan itu menjadi semakin tegang setelah terbukti bahwa Belanda membantu gerakan RMS (Republik Maluku Selatan) di Maluku untuk memisahkan diri dari RI. Dalam hubungan inilah KPM yang merupakan perusahaan pelayaran Belanda yang dipandang

sebagai simbol dari kekuasaan kolonial yang pada waktu itu masih beroperasi di Indonesia kembali disorot secara tajam terutama di kawasan Indonesia bagian timur. Selama periode ini KPM benar-benar diawasi oleh pemerintah RI. Diduga kuat bahwa suplai senjata para pemberontak RMS dilakukan oleh KPM. Apabila dicurigai, tentara Indonesia tidak segan-segan untuk mengeledah kapal-kapal KPM yang akan menuju ke Indonesia Timur. Untuk itu pada tahun 1950 trayek KPM No. 4 jurusan Jakarta - Sorong via Makassar dan Ambon ditutup sementara karena adanya ketegangan dan krisis tentang RMS.

Kesulitan yang lebih berat juga dialami oleh kapal KPM “van Riemsdijk” pada bulan Juni 1950. Di Jakarta kapal yang berlayar teratur dari Singapura ke Sorong ini dirampok di Tanjung Priok karena dituduh sebagai pengangkut para kolonialis ke Papua Barat. Tragisnya kapal ini di Surabaya juga mengalami hal yang sama. Bagasi di ruang tenaga kerja dan milik penumpang lainnya diambil-alih oleh perampok. Polisi baru datang setelah peristiwa itu selesai. Namun demikian para penumpang dikumpulkan di embarkasi dan tidak boleh keluar karena tidak memiliki ijin. Baru setelah perundingan yang panjang akhirnya penumpang yang ingin naik pesawat udara diperbolehkan sedangkan sisanya diharuskan tetap tinggal di embarkasi. Bahkan kedatangan kapal “van Reimsdijk” di Makassar juga menimbulkan kerusuhan.

Isu-isu juga muncul bahwa penyelundupan senjata ke Papua Barat dilakukan lewat Filipina yang dilakukan oleh petualang Amerika Myer Schartz sehingga pemerintah Sukarno harus mengirimkan utusan ke Manila untuk melakukan investigasi. Namun demikian pihak pemerintah Amerika tidak mengakui bahwa ada laporan inteligen mengenai penyelundupan senjata ke Papua Barat.

Jadi tergambar dengan jelas bahwa sudah masanya bagi KPM untuk menyadari bahwa tidak seperti dulu lagi ketika pemerintah kolonial Belanda masih berkuasa. Dalam situasi konflik antara Belanda dan Indonesia mengenai Papua Barat, KPM benar-benar berada dalam posisi yang sulit yaitu antara memihak kepada Belanda sebagai satu bangsa dan bekas patronnya dan memihak kepada Indonesia yang kurang memberikan kepastian akan masa depannya. Namun akhirnya

pada puncak konflik itu KPM mendukung Belanda untuk membantu mengangkut tentara dan peralatan perang di daerah Papua Barat.

Sejalan dengan semakin memburuknya situasi politik yang berkaitan dengan sengketa masalah Papua Barat pada akhir 1957, para direktur lokal KPM mulai pesimis. Kelompok sayap kiri mulai melakukan aksi pemogokan termasuk di kalangan karyawan KPM yang berasal dari orang Indonesia. Bahkan pada tanggal 3 Desember 1957 para serikat buruh kiri melakukan pengambilalihan kantor pusat KPM di Jakarta. Meskipun pada mulanya pemerintah menyangkal bahwa pihaknya mendukung aksi sepihak ini, namun pemerintah juga sama sekali tidak melakukan tindakan untuk mencegah aksi itu.

Bahkan pada tanggal 6 Desember 1957 Menteri Perhubungan mengumumkan persetujuannya atas pengambilalihan KPM. Namun demikian berbeda dengan perusahaan-perusahaan lain, KPM tidak bisa dinasionalisasi dalam arti yang sesungguhnya sebab dalam waktu singkat direksi KPM di Jakarta sudah dapat memberi kabar mengenai pengambilalihan tersebut kepada semua kapal yang sedang berlayar sehingga kapal-kapal itu dapat menghindar dari gerakan pengambilalihan tersebut. Meskipun memang benar bahwa kantor-kantor KPM diambilalih oleh kekuatan gabungan buruh dan tentara namun yang terjadi bukanlah nasionalisasi tetapi pengusiran KPM.

Keputusan pengusiran terhadap KPM tidak bisa dipisahkan dengan perkembangan-perkembangan politik nasional pada waktu, terutama dalam hubungannya dengan ketegangan hubungan antara Indonesia dan Belanda dalam masalah Papua Barat. Meskipun menimbulkan kelompok yang pro dan kontra terhadap nasionalisasi dan ekspulsi perusahaan-perusahaan Belanda di Indonesia, namun karena agresifitas kelompok-kelompok politik di tengah-tengah masyarakat menyebabkan pengambilalihan perusahaan-perusahaan Belanda menjadi tidak terkontrol. Demikian juga pemerintah tidak bisa berbuat apa-apa meskipun akhirnya menyetujuinya pada saat proses itu sudah berjalan. Dengan adanya pengusiran ini maka dominasi KPM selama setengah abad lebih di perairan Indonesia tamatlah sudah.

Peristiwa-peristiwa yang berkaitan dengan ketegangan dan konflik antara Indonesia dan Belanda itu telah mendorong pemerintah

Indonesia untuk meninjau kembali sistem hukum laut yang masih dipakai oleh Indonesia yang merupakan warisan kolonial Belanda yang dalam konflik itu sangat merugikan pihak Indonesia. Seperti diketahui bahwa Ordonansi tahun 1939 menetapkan laut teritorial bagi tiap-tiap pulau selebar 3 mil sehingga memunculkan 'kantong-kantong' lautan bebas di tengah-tengah wilayah negara, di mana kapal-kapal asing dapat berlayar secara bebas. Ordonansi ini juga berlaku bagi kapal-kapal perang Belanda yang tidak mungkin dilarang oleh Indonesia.

Dengan demikian konflik antara Indonesia dan Belanda mengenai Papua Barat berlarut-larut apalagi PBB (Perserikatan Bangsa Bangsa) juga tidak mampu berbuat banyak untuk menghentikan konflik ini. Oleh karena itu Indonesia segera mengambil 'jalan lain' dengan melakukan konfrontasi dengan Belanda di segala bidang. Target pertama adalah menghancurkan kepentingan monopoli ekonomi Belanda di Indonesia dengan cara melakukan nasionalisasi dan pengusiran perusahaan-perusahaan Belanda di Indonesia yang secara formal dilakukan sejak 3 Desember 1957.

Tindakan pemerintah RI ini jelas menimbulkan reaksi keras dari Belanda. Oleh sebab itu Belanda segera mengirimkan kapal-kapal perang di perairan Indonesia terutama untuk menjaga Papua Barat agar tidak direbut oleh Indonesia secara paksa. Kapal-kapal Belanda dapat dengan bebas menjelajahi laut-laut di antara pulau-pulau di Indonesia karena memang hukum laut internasional yang dianut oleh Indonesia masih memungkinkannya. Indonesia tidak memiliki hak untuk melarangnya apalagi kekuatan Angkatan Laut Indonesia masih jauh ketinggalan dengan Belanda. Kondisi yang demikian itu jelas menempatkan Indonesia pada posisi yang sulit pada saat RI ingin melakukan konfrontasi di segala bidang dengan Belanda. Oleh sebab itu di tengah-tengah konflik dengan Belanda tersebut mulai muncul gagasan untuk merombak sistem hukum laut Indonesia yang sangat menguntungkan agresor asing.

Pemikiran untuk mengubah Ordonansi tahun 1939 ciptaan pemerintah kolonial Belanda tersebut sebetulnya sudah dimulai pada tahun 1956. Pada tahun itu pimpinan Departemen Pertahanan Keamanan RI mendesak kepada pemerintah untuk segera merombak

hukum laut warisan kolonial yang secara nyata tidak dapat menjamin keamanan wilayah Indonesia. Desakan ini juga didukung oleh departemen-departemen lain seperti Departemen Dalam Negeri, Peranian, Pelayaran, Keuangan, Luar Negeri, dan Kepolisian Negara. Akhirnya pada tanggal 17 Oktober 1956 Perdana Menteri Ali sastroamidjojo memutuskan membentuk suatu panitia interdepartemental yang ditugaskan untuk merancang RUU (Rencana Undang-Undang) Wilayah Perairan Indonesia dan Lingkungan Maritim berdasarkan Keputusan Perdana Menteri RI No. 400/P.M./1956. Panitia ini di bawah pimpinan Kolonel Laut R.M.S. Pirngadi.

Setelah bekerja selama 14 bulan akhirnya 'panitia Pirngadi' berhasil menyelesaikan konsep 'RUU Wilayah Perairan Indonesia dan Lingkungan Maritim'. Pada prinsipnya RUU ini masih mengikuti konsep Ordonansi tahun 1939 hanya bedanya adalah bahwa laut teritorial Indonesia ditetapkan dari 3 mil menjadi 12 mil. Panitia ini belum berani mengambil berbagai kemungkinan resiko untuk menetapkan asas straight base line atau asas 'from point to point' mengingat kekuatan Angkatan Laut Indonesia masih belum memadai. Sebelum RUU ini disetujui, Kabinet Ali bubar dan digantikan dengan Kabinet Djuanda. Sejalan dengan ketegangan-ketegangan yang terjadi antara Belanda dengan RI maka Pemerintah Djuanda lebih banyak mencurahkan perhatiannya untuk menemukan sarana yang dapat memperkuat posisi RI dalam melawan Belanda yang lebih unggul dalam pengalaman perang dan persenjataannya. Untuk itu sejak 1 Agustus 1957, Ir. Djuanda mengangkat Mr. Mochtar Kusumaatmadja untuk mencari dasar hukum guna mengamankan keutuhan wilayah RI. Akhirnya ia memberikan gambaran 'Asas Archipelago' yang telah ditetapkan oleh Mahkamah Internasional pada tahun 1951 seperti yang telah dipertimbangkan oleh RUU sebelumnya namun tidak berani untuk menerapkannya dalam hukum laut Indonesia. Sebagai alternatif terhadap RUU itu maka dibuatlah konsep 'Asas Negara Kepulauan'.

Dengan menggunakan 'Asas Archipelago' sebagai dasar hukum laut Indonesia, maka Indonesia akan menjadi negara kepulauan atau 'Archipelagic State' yang merupakan suatu eksperimen radikal dalam sejarah hukum laut dan hukum tata negara di dunia. Dalam sidangnya

tanggal 13 Desember 1957 akhirnya Dewan Menteri memutuskan penggunaan 'Archipelagic state Principle' dalam tata hukum di Indonesia, yaitu dengan dikeluarkannya 'Pengumuman Pemerintah mengenai Perairan Negara Republik Indonesia'. Dalam pengumuman ini pemerintah menyatakan bahwa semua perairan di sekitar, di antara, dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memandang luas atau lebarnya adalah bagian dari wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan demikian merupakan bagian dari perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak Negara Republik Indonesia. Masalah lalu-lintas yang damai di perairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekadar tidak bertentangan dengan dan/ atau mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia. Batas laut teritorial Indonesia yang sebelumnya 3 mil diperlebar menjadi 12 mil diukur dari garis yang menghubungkan titik-titik ujung terluar pada pulau-pulau dri wilayah negara Indonesia pada saat air laut surut.

Dengan keluarnya pengumuman tersebut maka wilayah Indonesia menjadi suatu kesatuan antara pulau-pulau dan laut-laut yang menghubungkan antara pulau-pulau itu. Dengan demikian wilayah Indonesia tidak terpisah-pisah lagi oleh laut antara satu pulau dengan pulau yang lainnya. Hal ini sesuai dengan bunyi Pengumuman Pemerintah tersebut yang menyatakan: "*Bentuk geografi Indonesia sebagai suatu negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau mempunyai sifat dan corak tersendiri. Bagi keutuhan territorial dan untuk melindungi kekayaan negara Indonesia semua kepulauan serta laut terletak di antaranya harus dianggap sebagai suatu kesatuan yang bulat.*"

Demikian juga dengan dikeluarkannya pengumuman tersebut berarti Ordinansi tahun 1939 yang merupakan warisan kolonial tidak berlaku lagi. "*Penentuan batas lautan territorial seperti termaktub dalam Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie 1939 (Stbl. 1939 N0. 422 Artikel 1 Ayat (1) tidak berlaku lagi sesuai dengan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, karena membagi wilayah*

daratan Indonesia dalam bagian-bagian terpisah dengan teritorialnya sendiri-sendiri."

Dengan demikian tonggak penting dalam proses dekolonisasi hukum Belanda telah terjadi pada tahun 1957, yaitu 12 tahun setelah Indonesia merdeka.

Reaksi dan pengakuan Internasional terhadap wilayah laut.

Setelah Dewan Menteri pada malam tanggal 13 Desember 1957 bersidang untuk memutuskan Pengumuman Pemerintah mengenai Wilayah Perairan Negara Republik Indonesia, maka pada esok harinya pengumuman tersebut disebarluaskan melalui pers dan radio baik di dalam maupun di luar negeri. Reaksi yang keras bisa diduga terutama berasal dari luar negeri. Banyak komentar yang pedas melalui siaran radio dan pers ditujukan kepada pemerintah RI. Bahkan mulai tanggal 30 Desember 1957 mengalir nota protes diplomatik dari negara-negara maritim besar melalui Departemen Luar Negeri RI. Nota protes diplomatik itu bersal dari Amerika Serikat (tanggal 30 Desember 1957), Inggris (3 Januari 1958), Australia (3 Januari 1958), Belanda (3 Januari 1958), Perancis (8 Januari 1958), dan Selandia Baru (11 Januari 1958).

Reaksi dan protes keras dari berbagai negara besar tersebut sudah diperhitungkan oleh pemerintah Indonesia. Hal inipun sudah dicantumkan dalam pengumuman bahwa: 'Pendirian pemerintah tersebut akan diperhatikan dalam konperensi internasional mengenai hak-hak atas lautan yang akan diadakan dalam bulan Februari 1958 di Jenewa'. Oleh sebab itu, sebetulnya Indonesia sudah siap mental menghadapi kecaman baik lewat media massa maupun lewat nota protes diplomatik. Bahkan pemerintah Indonesia sudah siap berdebat dalam forum internasional dalam Konperensi Hukum Laut Internasional di Jenewa tanggal 24 Februari hingga 27 April 1958.

Delegasi RI pada waktu itu diketuai oleh Mr. Ahmad Subardjo Djojohadisuryo, S.H. yang pada waktu menjabat sebagai Duta Besar RI di Swiss. Anggota-anggota delegasi antara lain Mr. Mochtar Kusumaatmadja, Goesti Moh. Chariji Kusuma, dan M. Pardi (Ketua Mahkamah Pelayaran) sebagai wakil ketua. Dalam konperensi itu, delegasi Indonesia diberi kesempatan untuk berpidato pada tanggal 7 Maret 1958. Dari pidato delegasi Indonesia inilah untuk pertama kali

masyarakat politik dan hukum internasional mendengar uraian mengenai implementasi 'Archipelagic Principle' atau asas archipelago terhadap suatu negara yang melahirkan 'Archipelagic State Principle' yang pada waktu itu masih asing bagi dunia karena belum ada satupun negara di dunia yang mengimplementasikannya.

Setelah delegasi Indonesia menyampaikan pidatonya, muncullah reaksi yang keras dari para peserta terutama dari negara-negara yang dulu pernah menyampaikan nota protes diplomatik secara tertulis kepada pemerintah RI. Oleh karena protes ini dilakukan secara terbuka sehingga seluruh peserta yang hadir dalam sidang itu menjadi mengetahui isi pidato yang disampaikan oleh delegasi Indonesia. Salah satu kritikan pedas misalnya berasal dari ketua delegasi Amerika Serikat yang mengatakan:

"Now, for example, if you lump islands into archipelago and utilize a straight baseline system connecting the outermost points of such islands and then draw a twelve-mile area around the entire archipelago, you unilaterally attempt to convert or possibly even-internal waters, vast area of the high seas formerly freely used for centuries by ships of all countries.....by such an act, the freedom of navigation would be seriously restricted.... It would amount to the taking of other person's property as the seas are held in common for the benefit of all people."

Oleh karena merupakan isu baru maka masih sangat sulit untuk mendapatkan dukungan dari negara-negara para peserta konferensi. Pada waktu itu hanya negara Filipina, Equador dan Yugoslavia saja yang bersimpati terhadap gagasan yang dimunculkan Indonesia. Namun demikian delegasi Indonesia tidak putus asa dan terus melakukan pendekatan-pendekatan terutama terhadap negara Asia dan Afrika dengan menggunakan isu semangat solidaritas konferensi Bandung. Selain itu delegasi Indonesia juga menyebarluaskan naskah 'The Indonesian Delegation to the Conference on the Law of the Sea' yang antara lain berisi terjemahan bahasa Inggris dari Pengumuman Pemerintah tanggal 13 Desember 1957. Sedikit demi sedikit akhirnya banyak Negara yang mulai simpati teradap perjuangan Indonesia.

Untuk memperkuat kedudukan Pengumuman Pemerintah tanggal 13 Desember tersebut dalam sistem hukum di Indonesia, maka selanjutnya pemerintah mengupayakan untuk menetapkannya sebagai undang-undang. Pada tahun 1960 pengumuman tersebut dituangkan dalam Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (PERPU) No. 4/ 1960. Produk hukum inilah yang kemudian juga disampaikan pada Konferensi Hukum Laut PBB ke dua yang diselenggarakan tahun 1960. Delegasi Indonesia yang kembali diketuai Mr. Ahmad Soebardjo kembali menyampaikan Asas Negara Kepulauan dengan dasar hukum yang telah pasti dalam sidang itu. Namun demikian sidang juga belum mau mengesahkan usulan Indonesia.

Sementara itu di dalam negeri Indonesia sendiri konsep dan Asas Negara Kepulauan ini terus digodog. Pada tahun 1962 Mr. Mochtar Kusumaatmadja, S.H. menyelesaikan disertasi di Universitas Padjadjaran Bandung dengan judul Masalah Lebar laut Territorial pada Konferensi Hukum Laut Jenewa, 1958 dan 1960. Sementara itu pada tanggal 25 Juli 1962 Pemerintah menerbitkan PERPU No. 8/ 1962 mengenai 'Lalu-lintas Laut Damai (Innocent Passage) Kapal Asing dalam Perairan Indonesia'.

Jadi dengan demikian meskipun secara internasional implementasi asas kepulauan ke dalam tata hukum di Indonesia belum diakui, tetapi koordinasi dan penyempurnaan di dalam negeri Indonesia terus dilakukan. Bahkan ketika Belanda sudah mau menyerahkan Papua Barat kepada PBB (Perserikatan bangsa-Bangsa) sebagai mediator pada tanggal 15 Agustus 1962 dan selanjutnya PBB menyerahkan kepada RI pada tanggal 1 Mei 1963, pemerintah RI terus menyempurnakan implementasi asas negara kepulauan dalam sistem hukum di Indonesia.

Sejalan dengan semakin pentingnya posisi militer dalam perpolitikan di Indonesia setelah kepemimpinan Orde Baru, maka pengembangan asas negara kepulauan untuk membangun sistem pertahanan di Indonesia semakin jelas. Pada tanggal 12-21 November 1966 diselenggarakan Seminar Hankam (Pertahanan dan Keamanan) I yang berhasil merumuskan Wawasan Nusantara yang merupakan pengembangan lebih rinci dari asas negara kepulauan. Pengembangan Wawasan Nusantara di kalangan militer terus berjalan sehingga dalam

Rapat Kerja Hankam pada bulan November 1967 telah disepakati perwujudan Wawasan Nusantara sebagai kesatuan wilayah, politik, ekonomi, sosio-kultural, dan Hankam. Bahkan dalam periode berikutnya Wawasan Nusantara sebagai wawasan pembangunan menjadi salah satu Ketetapan MPR sejak tahun 1973 hingga runtuhnya kekuasaan Orde baru pada tahun 1998 dengan munculnya era reformasi.. Dengan demikian kesatuan wilayah tanah-air Indonesia tidak dapat ditawar-tawar lagi, konsep pulau-demi pulau sebagaimana yang dikembangkan pada jaman kolonial Belanda tidak akan dapat dipakai lagi demi kepentingan nasional.

Dalam tataran internasional, Indonesia terus berjuang untuk memperoleh pengakuan implementasi prinsip negara kepulauan yang diperjuangkan sejak Deklarasi Djuanda tahun 1957. Pada tahun 1971 Indonesia dipercaya menjadi salah satu anggota penuh Committee of the Peaceful Uses of the Sea-Bed and Ocean Floor beyond the Limit of National Jurisdiction yang merupakan badan PBB untuk mempersiapkan Konperensi Hukum Laut PBB. Dengan menjadi anggota komite ini, Indonesia dapat lebih leluasa untuk menyosialisasikan implementasi prinsip negara kepulauan sehingga secara internasional semakin mendapat pengakuan. Selain itu untuk menunjukkan kepada dunia sikap kooperatif Indonesia dengan negara tetangga maka serangkaian perjanjian bilateral dan multilateral diadakan khususnya mengenai perbatasan laut dengan negara tetangga seperti Malaysia (1969), Singapura (1973), Thailand (1971), India (1974), dan Australia (1973). Perjanjian-perjanjian itu sebetulnya menunjukkan secara tidak langsung bahwa negara-negara itu telah mengakui prinsip negara kepulauan yang dianut oleh Indonesia.

Selanjutnya pada tanggal 12 Maret 1980, dengan menggunakan dasar Hukum Laut Internasional mengenai Economic Exclusive Zone Pemerintah Indonesia mengumumkan Zone Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEE) selebar 200 mil diukur dari garis dasar. Pada tahun 1983, pengumuman ini disahkan menjadi Undang-undang RI No. 5/1983. Akhirnya pada Konvensi Hukum Laut Internasional pada tahun 1982 yang dihadiri oleh 160 negara telah menyetujui berbagai konvensi termasuk yang diusulkan oleh Indonesia mengenai ZEE dan prinsip

negara kepulauan. Mengenai prinsip negara kepulauan dan ZEE dalam Konvensi Hukum Laut Internasional itu ditetapkan: *"The convention set the definition of Archipelagic States in Part IV, which also define how the state can draw its territorial borders. A baseline is drawn between the outermost points of the outermost islands, subject to these points being sufficiently close to one another. All waters inside this baseline is described as Archipelagic Waters and are included as part of the state's territory and territorial waters. This baseline is also used to chart its territorial waters 12 nautical miles from the baseline and EEZ 200 nautical miles from the baseline."*

Dengan demikian, usaha Indonesia untuk melakukan dekolonisasi sistem hukum laut kolonial sudah dapat tercapai pada tahun 1982. Proses dekolonisasi itu ternyata tidak hanya harus berhadapan dengan kekuatan kolonial Belanda yang masih memiliki kepentingan di sebagian wilayah Indonesia tetapi juga harus berhadapan dengan kekuatan internasional yang memiliki kepentingan yang beragam. Namun demikian berbagai tantangan itu justru memprekondisikan proses dekolonisasi hukum laut Indonesia itu lebih cepat dari hukum-hukum lainnya.

2.5. Menelusuri Perkembangan Konsep Batas Wilayah

Bagian ini akan mengkaji munculnya ide mengenai penyatuan wilayah daratan dan lautan yang seringkali diverbalisasikan dalam bentuk istilah 'tanah-air' yang menjadi dasar utama tuntutan Indonesia mengenai konsep negara kepulauan atau archipelagic state principle. Tuntuan ini pada waktu itu masih merupakan sesuatu yang asing dalam sistem hukum laut internasional karena pada waktu itu belum ada satu negara pun di dunia yang sudah mengimplementasikannya. Pada waktu itu negara-negara maju biasanya menerapkan konsep sistem wilayah pulau demi pulau yang tentu saja tidak sesuai dengan ide mengenai konsep 'tanah air' tersebut.

Oleh karena itu sangat menarik untuk mengkaji sejarah muunculnya istilah 'tanah-air' ini dalam khasanah sejarah Indonesia. Istilah 'tanah air' atau kadang-kadang disebut sebagai 'tanah tumpah darah' (daerah tempat darah ditumpahkan/ tanah kelahiran) telah banyak digunakan oleh berbagai kelompok etnik di Nusantara untuk

merujuk kepada daerah asal di mana seseorang dilahirkan. Pada awalnya, ketika berbagai kelompok etnik di kepulauan Indonesia belum mengenal konsep Indonesia, atau ketika mereka masih hidup dalam semangat 'local patriotism' atau 'ethno-nationalism', konsep 'tanah tumpah darah' mungkin mengacu kepada tempat kelahiran dalam bentuk desa atau kampung atau daerah di mana secara tradisional diklaim sebagai hak milik dari kelompok etnik tertentu. Istilah ini masih dapat dilacak dari istilah yang begitu tersebar di Nusantara seperti Tanah Jawa, Tatar Sunda, Negeri Minang, dan sebagainya.

Sebelum terjadinya ekspansi politik yang didasarkan atas etnisitas, masing-masing kelompok etnik tentunya sudah merupakan suatu kawasan budaya tersendiri. Hal ini berarti bahwa pada awalnya istilah 'tanah air' atau 'tanah tumpah darah' atau 'tanah kelahiran', dan sebagainya merupakan suatu konsep budaya atau cultural concept. Konsep ini berubah ketika kekuasaan politik yang berbasiskan etnisitas memperluas kekuasaan politiknya menembus batas-batas kawasan budaya kelompok etnik yang lain. Ketika kerajaan Majapahit di Jawa mulai melakukan ekspansi menembus batas kawasan budaya kelompok etnik lain misalnya, kemudian mereka menyebut daerah yang baru ditaklukkan dan dipengaruhi yang sebagian besar terletak di luar Jawa sebagai Nusantara sebagaimana disebut dalam kitab Negarakertagama.

Adalah konsep Nusantara yang selama periode pergerakan nasional di Indonesia ditemukan kembali (reinvented) dan direinterpretasi (reinterpreted) kembali oleh para tokoh pergerakan nasional. Konsep 'nusantara' dan 'tanah-air' secara evolusioner dipadukan menjadi konsep yang pada gilirannya selaras dengan konsep negara kepulauan atau archipelagic state principle pada pertengahan abad XX. Proses yang bersifat evolusioner tersebut, sebagai contoh, dapat dilihat dari kasus ketika raja Makassar pada awal abad XVII mendeklarasikan bahwa Tuhan telah membagi bumi secara adil kepada setiap bangsa tetapi laut diberikan oleh Tuhan kepada semua manusia tanpa mengenal kebangsaannya. Setelah ditaklukkan oleh VOC, orang-orang Makassar kemudian menyadari betapa pentingnya mengontrol dan menguasai laut. Hal serupa itu juga pernah dialami oleh Belanda ketika pada awal abad XVII menerapkan kebijakan laut

bebas atau free ocean policy (mare liberum). Akan tetapi pada periode selanjutnya, demi logika bisnis, mereka mengubah keyakinan mereka dari mare liberum menjadi mare clausum (kebijakan laut tertutup) ketika mereka hendak menegakkan monopoli perdagangan laut terhadap Makassar dan berbagai kerajaan di Nusantara.

Setelah VOC mengalami kebangkrutan, penguasa penggantinya yaitu pemerintah kolonial Hindia Belanda cenderung untuk mengimplementasikan prinsip ‘mare liberum’ namun dengan pembatasan laut teritorial sejauh tiga mil laut. Hal ini dapat dilihat dari produk hukum yang diciptakan oleh pemerintah kolonial Belanda yang mengatur tentang penangkapan ikan, pelayaran, perompakan, dan sebagainya. Jadi sesungguhnya pemerintah kolonial Belanda tidak mewariskan konsep politik dan ideologis mengenai konsep penyatuan antara daratan dan lautan sebagai suatu wilayah negara yang terintegrasi. Oleh karena itu sangat menarik bahwa konsepsi kewilayahan yang menyatukan antara wilayah daratan dan lautan sebagai suatu entitas muncul selama masa akhir pemerintah kolonial Belanda dan berpuncak pada pertengahan tahun 1950-an. Adalah sangat beralasan untuk berpikir bahwa fenomena itu berkaitan erat dengan proses ‘inventing’ dan ‘reinventing’ konsep batas wilayah dalam sejarah Indonesia modern.

Ide mengenai pengintegrasian wilayah daratan dan lautan dapat dilacak kembali melalui sejarah penggunaan konsep ‘tanah air’ oleh tokoh-tokoh pergerakan nasional. Istilah ‘tanah air’ pertama kali digunakan oleh Mohammad Yamin pada tahun 1920 ketika ia menggubah sebuah syair yang berjudul ‘Tanah Air’. Pada awalnya, istilah ‘tanah air’ ditujukan sebagai pujian terhadap tanah kelahirannya dan tanah asal nenek moyangnya yaitu Sumatra. Pada periode selanjutnya, patriotisme terhadap tanah kelahiran atau homeland patriotism mengalami evolusi dalam maknanya dan berubah maknanya menjadi nasionalisme dan patriotisme Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari fenomena Kongres Sumpah Pemuda yang diselenggarakan pada bulan Oktober 1928 yang diselenggarakan di Batavia. Kongres dipimpin oleh pemuda-pemuda nasionalis seperti Mohammad Yamin, Amir Syarifuddin, Sukiman, dan Asaat yang menyepakati sebuah tekat

dengan semboyan ‘satu nusa, satu bangsa, satu bahasa dan menyetujui untuk menggunakan ‘Indonesia Raya’ sebagai lagu kebangsaan. Penggunaan istilah ‘tanah tumpah darah’ dan ‘tanah-air’ menjadi semakin populer ketika para tokoh nasionalis menghubungkannya dengan negara merdeka yang dicita-citakan, yaitu Indoneia. Istilah-istilah tersebut kemudian digunakan secara ekstensif oleh pers, nyanyian-nyanyian, karya sastra, pidato-pidato politik, dan sebagainya. Periode kebangkitan nasional menandai berkembangnya proses ideologisasi dan politisasi dari konsep budaya ‘tanah-air’ dan ‘tanah tumpah darah’ menjadi konsep wilayah negara. Versi asli dari lagu kebangsaan Indonesia Raya menyatakan: S’lamatlah rayatnya S’lamatlah put’ranya Pulaunya, lautnya semua.

Meskipun belum dilakukan penelitian secara detail, periode tahun 1930-an menyaksikan peningkatan popularitas konsep ‘tahan-air’ dan ‘tanah tumpah darah’ melalui aktivitas organisasi-organisasi politik, pers, polemik kebudayaan, dan sebagainya. Menjelang kemerdekaan Indonesia, ide mengenai unifikasi wilayah daratan dan lautan semakin menjadi isu politis. Persoalan itu menjadi salah satu isu penting yang dijadikan sebagai bahan diskusi di dalam sidang-sidang BPUPKI (Badan Penyelidik Usaha Persiapan Kemerdekaan Indonesia).

Setelah proklamasi kemerdekaan, para pemimpin Indonesia hampir tidak memiliki waktu yang cukup untuk berdiskusi mengenai batas wilayah negara secara pasti ‘tanah air’ Indonesia karena peperangan melawan Belanda yang ingin kembali menjajah Indonesia. Selama perang kemerdekaan itu dan selanjutnya juga selama konflik mengenai Papua Barat, para pemimpin Indonesia menyadari betapa pentingnya untuk menentukan batas wilayah ‘tanah air’ secara jelas yang pada waktu itu belum dilakukan. Untuk mengklaim bahwa wilayah Indonesia bukanlah semata-mata warisan Hindia Belanda, maka konsep ‘tanah air’ dan nusantara sekali lagi ‘ditemukan’ oleh para pemimpin Indonesia. Bahkan Sukarno pernah mengatakan pada tahun 1917 bahwa nama Indonesia sebetulnya sama dengan Nusantara pada masa kerajaan Majapahit.

Dalam kaitannya dengan isu batas wilayah negara, konsep Nusantara dipandang sama dengan konsep ‘tanah-air’. Jika konsep ‘tanah-air’ cenderung merupakan konsep kultural, maka konsep ‘nusantara’ lebih merupakan konsep politik. Pertanyaan menarik perlu diajukan, mengapa konsep Nusantara diperlukan? Hal ini berkait erat dengan kenyataan bahwa Indonesia sering dipandang sebagai warisan kolonial Belanda yang sistem batas teritorialnya didasarkan atas sistem pulau demi pulau (‘island by island’) dengan luas wilayah laut teritorial seluas tiga mil laut dari garis pantai pada waktu air surut.

Penemuan kembali konsep ‘nusantara’ dan ‘tanah-air’ dapat melingkupi seluruh kawasan Nusantara yang mencakup baik wilayah daratan maupun lautan atau bahkan laut-laut dan pulau-pulaunya. Dalam konsep itu tidak memungkinkan adanya ‘enclave’ (dalam bentuk perairan internasional) di dalam wilayah Nusantara. Proses ideologisasi ini mencapai puncaknya pada tahun 1957 ketika pemerintah mengumumkan Deklarasi Djuanda. Deklarasi itu berisi klaim untuk melakukan unifikasi wilayah daratan dan lautan yang ada di Indonesia. Hal itu berbeda dengan visi negara kolonial mengenai konsepsi batas wilayah laut tiga mil dari garis pantai pada waktu air surut dari setiap pulau.

Visi Nusantara memandang semua perairan yang ada di dalam dan di antara pulau-pulau yang ada merupakan wilayah Indonesia sebagai sebuah entitas daratan dan lautan. Secara strategis, Deklarasi Djuanda memiliki dimensi internal dan eksternal. Secara internal, deklarasi tersebut dapat digunakan untuk menjustifikasi berbagai kebijakan pemerintah untuk menindak segala macam kemungkinan yang dilakukan oleh gerakan separatis dan secara eksternal hal itu berkaitan erat dengan upaya untuk menemukan kembali justifikasi historis dan kultural untuk menyatukan wilayah daratan dan lautan dalam rangka menghadapi tekanan-tekanan negara Barat yang tidak sepaham atas klaim yang dilontarkan oleh pemerintah Indonesia.

Jadi dapat disimpulkan bahwa konsep batas wilayah negara yang digunakan oleh pemerintah Indonesia bukan merupakan warisan dari pemerintah kolonial Hindia Belanda. Konsep ‘tanah air’, ‘tanah tumpah darah’, ‘nusantara’ merupakan konsep-konsep yang reinvented

dan reinterpreted dari konsep-konsep tradisional yang berakar dari sejarah Nusantara yang dilakukan oleh para tokoh nasionalis selama masa pergerakan nasional. Kesadaran inilah yang mengondisikan mengapa proses dekolonisasi di bidang hukum laut (maritime law) lebih cepat bila dibandingkan dengan hukum lain seperti hukum pidana.

Cepatnya proses dekolonisasi hukum laut ini tidak dapat dipisahkan dari kebutuhan dan desakan aktual yang dialami oleh bangsa Indonesia dalam perjalanan sejarahnya semenjak proklamasi 17 Agustus 1945. Konflik dan konfrontasi dengan Belanda selama perang kemerdekaan (1945-1949) dan disusul dengan konflik memperebutkan Papua Barat telah mendorong pemerintah Indonesia untuk segera melakukan dekolonisasi sistem hukum laut yang merupakan warisan kolonial Belanda. Hal ini dirasa perlu untuk segera dilakukan sebab hukum laut warisan Belanda (Ordonansi tahun 1939) memungkinkan Angkatan Laut Belanda untuk menggelar kapal-kapal perangnya di laut-laut di kepulauan Indonesia untuk mengepung daerah RI. Hal ini dimungkinkan karena laut teritorial milik Indonesia pada waktu itu (menurut Ordonansi tahun 1939) hanya 3 mil dari garis pantai pada waktu air surut. Pada waktu itu Angkatan Laut Indonesia tidak dapat berbuat banyak karena masih jauh ketinggalan jika dibandingkan dengan kekuatan maritim Belanda.

Di samping melakukan konfrontasi total melawan Belanda dalam konflik Papua Barat, pemerintah juga ingin mempersempit gerak Angkatan Laut Belanda di perairan Indonesia. Dengan Deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957 pemerintah Indonesia mengklaim menerapkan asas negara kepulauan dengan wilayah perairan pedalaman yang ditarik di antara titik-titik terluar wilayah Indonesia ditambah dengan 12 mil perairan teritorial yang diukur dari garis terluar pada waktu air surut. Perjuangan yang gigih para pemimpin Indonesia waktu itu tidak lepas dari dasar-dasar konsepsi tradisional yang telah lama berkembang yaitu konsep tanah-air, nusantara, tanah tumpah darah, dan sebagainya yang cenderung menyatukan wilayah daratan dan lautan yang tidak pernah dilakukan oleh pemerintah Kolonial Belanda.

2.6. Kedaulatan Negara pada saat Kemerdekaan Indonesia pada 17 Agustus 1945

Negara adalah salah satu daerah teritorial yang rakyatnya diperintah (*governed*) oleh sejumlah pejabat dan yang berhasil menuntut dari warga negaranya ketaatan pada peraturan perundang-undangannya melalui penguasaan (kontrol) monopolitis terhadap kekuasaan yang sah (Budiardjo, 2008: 49). Sebuah negara dikatakan merdeka dan berdaulat apabila memiliki 4 syarat mutlak, yaitu memiliki wilayah, memiliki warga negara/rakyat (semua rakyat mendukung), memiliki lembaga-lembaga negara atau pemerintah (eksekutif, legislatif, yudikatif, dan lain sebagainya), serta mendapatkan pengakuan kedaulatan dari negara lain baik secara *de facto* (sesuai dengan kenyataan) maupun *de jure* (resmi secara hukum). Keempat syarat tersebut mutlak ada pada negara yang berdaulat[3], apabila ada satu syarat tidak terpenuhi, maka negara tidak dapat dikatakan berdaulat. Sehingga, ketika sebuah bangsa atau pun suatu rakyat menginginkan kemerdekaan maka harus memiliki wilayah atau daerah yang memiliki batas-batas secara administrasi, kemerdekaan yang didukung oleh seluruh rakyat yang tinggal pada wilayah tersebut, berdaulat dan memiliki lembaga-lembaga negara yang secara resmi untuk mengatur dan mengelola negara tersebut, serta yang terakhir adalah adanya pengakuan kemerdekaan dari negara lain dengan dibukanya kedutaan besar negara lain di negara tersebut. Lantas, bagaimana dengan kemerdekaan Indonesia?

Kita ketahui bahwa Indonesia sebelum merdeka merupakan koloni dari Negeri Belanda yang telah lama menjajah Indonesia secara perlahan-lahan hingga menjadi wilayah seperti sekarang ini. Dalam penentuan sampai mana batas-batas wilayah Indonesia, terjadi banyak perdebatan di kalangan bapak pendiri bangsa. Hingga akhirnya Soekarno mengatakan bahwa wilayah Republik Indonesia adalah bekas jajahan Hindia Belanda.

2.7. Lahirnya Deklarasi Djuanda Desember 1957

Deklarasi Djuanda yang dicetuskan pada tanggal 13 Desember 1957 oleh Perdana Menteri Indonesia pada saat itu, Djuanda

Kartawidjaja, adalah deklarasi yang menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia menjadi satu kesatuan wilayah NKRI.

Sebelum deklarasi Djuanda, wilayah negara Republik Indonesia mengacu pada Ordonansi Hindia Belanda 1939, yaitu *Teritoriale Zeeën en Maritieme Kringen Ordonantie 1939* (TZMKO 1939). Dalam peraturan zaman Hindia Belanda ini, pulau-pulau di wilayah Nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya dan setiap pulau hanya mempunyai laut di sekeliling sejauh 3 mil dari garis pantai. Ini berarti kapal asing boleh dengan bebas melayari laut yang memisahkan pulau-pulau tersebut.

Deklarasi Djuanda menyatakan bahwa Indonesia menganut prinsip-prinsip negara kepulauan (Archipelagic State) yang pada saat itu mendapat pertentangan besar dari beberapa negara, sehingga laut-laut antarpulau pun merupakan wilayah Republik Indonesia dan bukan kawasan bebas. Deklarasi Djuanda selanjutnya diresmikan menjadi UU No.4/PRP/1960 tentang Perairan Indonesia. Akibatnya luas wilayah Republik Indonesia berganda 2,5 kali lipat dari 2.027.087 km² menjadi 5.193.250 km² dengan pengecualian Irian Jaya yang walaupun wilayah Indonesia tapi waktu itu belum diakui secara internasional.

Berdasarkan perhitungan 196 garis batas lurus (straight baselines) dari titik pulau terluar (kecuali Irian Jaya), terciptalah garis maya batas mengelilingi RI sepanjang 8.069,8 mil laut.

Setelah melalui perjuangan yang penjang, deklarasi ini pada tahun 1982 akhirnya dapat diterima dan ditetapkan dalam konvensi hukum laut PBB ke-III Tahun 1982 (*United Nations Convention On The Law of The Sea/UNCLOS 1982*). Selanjutnya deklarasi ini dipertegas kembali dengan UU Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS 1982 bahwa Indonesia adalah negara kepulauan.

Pada tahun 1999, Presiden Soeharto mencanangkan tanggal 13 Desember sebagai Hari Nusantara. Penetapan hari ini dipertegas dengan terbitnya Keputusan Presiden RI Nomor 126 Tahun 2001, sehingga tanggal 13 Desember resmi menjadi hari perayaan nasional.

Isi dari Deklarasi Juanda, 13 Desember 1957 :

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.

Keterangan:

1 Mil laut = tepat 1.852 km

2.8. Gagasan Soekarno tentang Trisakti

Pancasila merupakan hasil usaha pemikiran manusia Indonesia yang sungguh-sungguh secara sistimatis dan radikal, yang dituangkan dalam suatu rumusan rangkaian kalimat yang mengandung satu pemikiran yang bermakna dan bulat untuk dijadikan dasar, azas dan pedoman atau norma hidup dan kehidupan bersama dalam rangka perumahan satu Negara Indonesia merdeka. Sebagai suatu hasil dari pemikiran, maka Pancasila tidak bisa dilepaskan dari penggalinya sendiri, Soekarno. Tanpa mengikutsertakan Soekarno dalam penjelasan Pancasila adalah sama saja dengan memutus rantai sejarah dan alur pemikiran yang diawali Soekarno. Untuk itu perlu adanya penelusuran lebih jauh mengenai bagaimana kondisi sosio-kultural Soekarno waktu kecil mempengaruhi proses pemikiran dan pandangannya dalam melihat kolonialisme. Bagaimanapun juga terbentuknya Pancasila tidak bisa lepas dari keadaan sosial, politik dan ekonomi rakyat Indonesia dibawah kolonialisme pada waktu itu.

Pertikaian yang terjadi diantara sesama kaum pergerakan Indonesia pada tahun 1920-an menyebabkan Soekarno berusaha keras bagaimana menyatukan berbagai kelompok aliran politik yang ada pada

waktu itu. Sedangkan perdebatan tentang dasar negara yang terjadi pada tahun 1945 tidak terlepas dari fragmentasi kehidupan aliran ideologi yang terpolarisasi dalam tiga kekuatan besar yakni Islam (SI-PSI), Nasional (PNI-PNI Baru) dan Komunis (PKI). Pengaruh tokoh dan ideologi partai menguat dan diperjuangkan sebagai dasar negara dalam sidang BPUPKI dan kemudian pada Panitia Persiapan Kemerdekaan Indonesia (PPKI) yang dibentuk oleh Jepang pada 7 Agustus 1945 untuk menggantikan BPUPKI. Perdebatan “apakah dasar negara kita, jika merdeka?” memang menghangat di sidang-sidang BPUPKI dan PPKI.

Soekarno-Hatta dan kaum nasionalis berada di barisan terdepan untuk meyakinkan Pancasila sebagai dasar negara yang pas bagi Indonesia yang akan merdeka. Tapi, kelompok tokoh Islam seperti Ki Bagus Hadikusumo dari Muhammadiyah, KH. Wahid Hasyim dari NU, dan KH. Achmad Sanusi dari PUI menolak Pancasila dan menginginkan Islam sebagai dasar negara. Puncak dari pemikiran Soekarno dalam menyatukan berbagai aliran utama dalam masyarakat Indonesia menjelang Indonesia merdeka ini adalah lima rumusan saling berkaitan yang diberi nama Pancasila. Disini dapat dikatakan bahwa Pancasila merupakan suatu nota kesepakatan antara golongan nasionalis, kelompok agama Islam dan Kristen-Katolik dalam kehidupan bernegara.

Sebagai salah satu founding fathers Indonesia, pemikiran-pemikiran Soekarno memiliki keistimewaan dibanding tokoh-tokoh Indonesia pada waktu itu. Dasar-dasar pemikiran politik Soekarno memberi akomodasi pada aliran-aliran penting yang hidup di dalam masyarakat, yaitu ke arah mempersatukannya ke dalam suatu “common denominator”, apakah namanya Marhaenisme, Pancasila, atau Nasakom. Untuk keperluan itu, dia memilih apa yang dianggapnya baik atau positif dari masing-masing aliran. Dalam hal ini dia berpegang pada sikap kesediaan untuk memberi dan menerima dari masing-masing aliran atau ideologi yang ada.

2.9. Geopolitik: Indonesia Sebagai Negara Kepulauan (*Archipelago State*)

Pengertian Geopolitik

Geopolitik diartikan sebagai sistem politik atau peraturan-peraturan dalam wujud kebijaksanaan dan strategi nasional yang didorong oleh aspirasi nasional geografik (kepentingan yang titik beratnya terletak pada pertimbangan geografik, wilayah atau teritorial dalam arti luas) suatu negara, yang apabila dilaksanakan dan berhasil akan berdampak langsung atau tidak langsung kepada sistem politik suatu negara. Sebaliknya politik negara itu secara langsung akan berdampak langsung kepada geografi negara.

Faktor – faktor yang Mempengaruhi Wawasan Nusantara:

1. Wilayah (*Geografi*)
2. a). Asas Kepulauan (*Archipelagic Principle*)

Kata '*archipelago*' dan '*archipelagic*' berasal dari kata Italia '*archipelagos*'. Akar katanya adalah 'archi' berarti terpenting, terutama, dan pelagos berarti laut atau wilayah lautan. Jadi, *archipelagic* dapat diartikan sebagai lautan terpenting. Istilah archipelago antara lain terdapat dalam naskah resmi perjanjian antara Republik Venezia dan Michael Palaleogus pada tahun 1268.

- b) Kepulauan Indonesia Bagian wilayah Indische Archipel yang dikuasai Belanda dinamakan Nederlandsch Oost Indische Archipelago. Itulah wilayah jajahan Belanda yang kemudian menjadi wilayah negara Republik Indonesia. Bangsa Indonesia sangat mencintai nama 'Indonesia' meskipun bukan dari bahasanya sendiri, tetapi ciptaan orang barat. Nama Indonesia mengandung arti yang tepat, yaitu kepulauan India. Dalam bahasa Yunani "Indo" berarti India dan "nesos" berarti pulau. Indonesia mengandung makna spiritual, yang di dalamnya terasa ada jiwa perjuangan menuju cita-cita luhur, negara kesatuan, kemerdekaan dan kebesaran. Sebutan "Indonesia" merupakan ciptaan ilmuwan J.R. Logan dalam *Journal of the Indian Archipelago and East Asia* (1850). Sir W.E. Maxwell, seorang ahli hukum, juga memakai dalam kegemarannya

mempelajari rumpun Melayu. Melalui “perhimpunan Indonesia” yang sering menggunakan kata “Indonesia” di Belanda hingga akhirnya melalui peringatan Sumpah Pemuda tahun 1928 nama Indonesia telah digunakan setelah sebelumnya Nederlandsch Oost Indie. Kemudian sejak proklamasi kemerdekaan RI 17 Agustus 1945, Indonesia menjadi nama resmi negara dan bangsa Indonesia sampai sekarang.

c) Konsep tentang Wilayah Lautan

Dalam perkembangan hukum laut internasional dikenal beberapa mengenai pemilikan dan penggunaan wilayah laut sebagai berikut :

1. Res Nullius, menyatakan bahwa laut itu tidak ada yang memilikinya.
2. Res Cimmunis, menyatakan bahwa laut adalah milik masyarakat dunia karena itu tidak dapat dimiliki oleh masing-masing negara.
3. Mare Liberum, menyatakan bahwa wilayah laut adalah bebas untuk semua bangsa.
4. Mare Clausum (The Right and Dominion Of the Sea), menyatakan bahwa laut sepanjang laut saja yang dapat dimiliki oleh suatu negara sejauh yang dapat dikuasai dari darat (waktu itu kira- kira 3 mil).
5. Archipelagic State Pinciples (asas Negara Kepulauan) yang menjadikan dasar dalam Konvensi PBB tentang hukum laut. Sesuai dengan Hukum Laut Internasional, secara garis besar Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki Laut Toritorial, Perairan Pedalaman, Zone Ekonomi Eksklusif, dan Landas Kontinen. Masing-masing dapat dijelaskan sebagai berikut :
 1. Negara Kepulauan adalah suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.
 2. Laut Toritorial adalah satu wilayah laut yang lebarnya tidak melebihi 12 mil laut di ukur dari laut pangkal, sedangkan garis pangkal adalah garis air surut terendah sepanjang pantai,

seperti yang terlihat pada peta laut skala besar yang berupa garis yang menghubungkan titik-titik luar dari dua pulau dengan batas-batas tertentu sesuai konvensi ini.

3. Perairan Pedalaman adalah wilayah sebelah dalam daratan atau sebelah Dalam dari garis pangkal.
 4. Zone Ekonomi Eksklusif (ZEE) tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal.
 5. Landas Kontinen suatu negara berpantai meliputi dasar laut dan tanah di- bawahnya yang terletak di luar laut teritorialnya sepanjang merupakan kelanjutan alamiah wilayah daratannya.
- d) Karakteristik Wilayah Nusantara

Nusantara berarti Kepulauan Indonesia yang terletak di antara benua Asia dan benua Australia dan diantara samudra Pasifik dan samudra Indonesia, yang terdiri dari 17.508 pulau besar maupu kecil. Jumlah pulau yang sudah memiliki nama adalah 6.044 buah. Kepulauan Indonesia terletak pada batas-batas astronomi sebagai berikut :

Utara : $\pm 6^{\circ} 08' LU$, Selatan : $\pm 11^{\circ} 15' LS$, Barat : $\pm 94^{\circ} 45' BT$

Timur : $\pm 141^{\circ} 05' BT$, Jarak utara – selatan sekitar 1.888 Kilometer, sedangkan jarak barat – timur sekitar 5.110 Kilometer. Bila diproyesikan pada peta benua Eropa, maka jarak barat – timur tersebut sama dengan jarak antara London (Inggris) dan Ankara (Turki). Bila diproyeksikan pada peta Amerika Serikat, maka jarak tersebut sama dengan jarak antara pantai barat dan pantai timur Amerika Serikat.

Luas wilayah Indonesia seluruhnya adalah 5. 193.250 km², yang terdiri dari daratan seluas 2. 027. 087 km² dan perairan 127 3. 166. 163 km². Luas wilayah daratan Indonesia jika dibandingkan dengan negara – negara Asia Tenggara merupakan yang terluas.

2.10. Geopolitik dan Geostrategi

a. Geopolitik

1). Asal Istilah Geopolitik

Istilah Geopolitik semula diartikan oleh Frederich Ratzel (1844 – 1904) sebagai ilmu bumi politik (Political Geography). Istilah ini kemudian dikembangkan dan diperluas oleh serjana ilmu politik Swedia, Rudolf 1864 – 1922) dan Karl Haushofer (1869 – 1964) dan Jerman menjadi Geographical Politic dan disingkat Geopolitik. Perbedaan dari istilah di atas terletak pada titik perhatian dan tekanannya, apakah pada bidang geografi ataukah politik. Ilmu bumi politik (Political Geography) mempelajari fenomena geografi dan aspek politik, sedangkan geopolitik mempelajari fenomena politik dari aspek geografi. Geopolitik memeparkan dasar pertimbangan dalam menentukan alternatif kebijaksanaan nasional untuk mewujudkan tujuan tertentu.

2). Pandangan Ratzel dan Kjellen

Frederich Ratzel pada akhir abad ke – 19 mengembangkan kajian geografi politik dengan dasar pandangan bahwa negara adalah mirip organisme (makhluk hidup). Negara adalah ruang yang ditempati oleh kelompok masyarakat politik (bangsa). Bangsa dan negara terikat oleh hukum alam. Rudolf Kjellen berpendapat bahwa negara adalah organisme yang harus memiliki intelektual. Negara merupakan sistem politik yang mencakup geopolitik, ekonomi politik, kratopolitik, dan sosiopolitik. Pandangan Ratzel dan Kjellen hampir sama. Mereka memandang pertumbuhan negara mirip dengan pertumbuhan organisme (makhluk hidup).

3). Pandangan Haushofer

Pemikiran Haushofer disamping berisi paham ekspansionisme juga mengandung ajaran rasialisme, yang menyatakan bahwa ras Jerman adalah ras yang paling unggul yang harus dapat menguasai dunia. Pokok – pokok Pemikiran Haushofer adalah sebagai berikut :

- a. Suatu bangsa dalam mempertahankan hidupnya tidak terlepas dari hukum alam.
- b. Kekuasaan Imperium Daratan yang kompak akandapat mengejar kekuasaan Imperium maritim untuk menguasai pengawasan dilautan.
- c. Beberapa negara besar di dunia akan timbul dan akan menguasai Eropa, Afrika dan Asia Barat (yakni Jerman dan Italia).Sementara Jepang akan menguasai Asia Timur.
- d. Geopolitik dirumuskan sebagai perbatasan. Ruang hidup bangsa dengan kekuasaan ekonomi dan sosial yang rasial mengharuskan pembagian baru kekayaan alam dunia.

4). Geopolitik Bangsa Indonesia

Pandangan geopolitik bangsa Indonesia yang didasarkan pada nilai - nilai Ketuhanan dan Kemanusiaan yang luhur dengan jelas dan tegas ter- tuang di dalam pembukaan UUD 1945.Bangsa Indonesia adalah bangsa yang cinta damai, tetapi lebih cinta kemerdekaan. Bangsa Indonesia menolak segala bentuk penjajahan, karena penjajahan tidak sesuai peri kemanusiaan dan peri keadilan. Dalam hubungan Internasional, bangsa Indonesia berpijak pada paham kebangsaan (nasionalisme) yang membentuk suatu wawasan kebangsaan dan menolak pandangan Chauvisme.

b. Geostrategi

Strategi adalah politik dalam pelaksanaan, yaitu upaya bagaimana mencapai tujuan atau sasaran yang ditetapkan sesuai dengan keinginan politik.Strategi juga dapat merupakan ilmu, yang langkah – langkahnya selalu berkaitan dengan data dan fakta yang ada. Sebagai contoh pertimbangan geostrategis untuk negara dan bangsa Indonesia adalah kenyataan posisi silang Indonesia dari berbagai aspek, di samping aspek geografi juga aspek – aspek demografi, ideologi, politik, ekonomi,sosial budaya dan Hankam.

Strategi biasanya menjangkau masa depan, sehingga pada umumnya strategi disusun secara bertahap dengan

memperhitungkan faktor – faktor yang mempengaruhinya. Dengan demikian geostrategi adalah perumusan strategi nasional dengan memperhatikan kondisi dan konstelasi geografi sebagai faktor utamanya. Disamping itu dalam merumuskan strategi perlu pula memperhatikan kondisi sosial, budaya, penduduk, sumber daya alam, lingkungan regional maupun internasional.

Perkembangan Wilayah Indonesia dan Dasar Hukumnya

a). Sejak 17 – 8 – 1945 sampai dengan 13 – 12 – 1957

Wilayah negara Republik Indonesia ketika merdeka meliputi wilayah bekas Hindia Belanda berdasarkan ketentuan dalam “ Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie” tahun 1939 tentang batas wilayah laut toritorial Indonesia.

b). Dari Deklarasi Juanda (13 – 12 – 1957) sampai dengan 17 – 2 – 1969. Pada tanggal 13 Desember 1957 dikeluarkan deklarasi Juanda yang dinyatakan pengganti Ordonansi tahun 1939 dengan tujuan sebagai berikut :

1. Perwujudan bentuk wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang utuh dan bulat.
2. Penentuan batas – batas wilayah Negara Indonesia di sesuaikan dengan asas negara kepulauan (Archipelagic State Principles).
3. Pengaturan lalu lintas damai pelayaran yang lebih menjamin keselamatan dan keamanan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Deklarasi Juanda kemudian dikukuhkan dengan Undang – Undang No. 4/Prp/1960 tanggal 18 Februari 1960. Tentang perairan Indonesia. Sejak itu terjadi perubahan bentuk wilayah nasional dan cara perhitungannya.

Untuk mengatur lalu lintas perairan maka dikeluarkan Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1962 tentang lalu lintas damai di perairan pedalaman Indonesia (internal water) yang meliputi :

1. semua pelayaran dari laut bebas ke suatu pelabuhan Indonesia,

2. semua pelayaran dari pelabuhan Indonesia ke laut bebas dan,
3. semua pelayaran dari dan ke laut bebas dengan melintasi perairan Indonesia.

Pengaturan demikian ini sesuai dengan salah satu tujuan Deklarasi Juanda tersebut di atas dalam rangka menjaga keselamatan dan keamanan RI.

- c). Dari 17 – 2 – 1969 (Deklarasi Landas Kontinen) sampai sekarang

Deklarasi tentang landas kontinen negara RI merupakan konsep politik yang berdasarkan konsep wilayah. Deklarasi ini dipandang pula sebagai upaya untuk mengesahkan Wawasan Nusantara. Disamping dipandang pula sebagai upaya untuk mewujudkan pasal 33 ayat 3 UUD 1945. Konsekuensinya bahwa sumber kekayaan alam dalam landasan kontinen Indonesia adalah milik eksklusif negara RI.

- d). Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Pengumuman Pemerintah negara tentang Zona Ekonomi Eksklusif terjadi pada 21 1980. Batas ZEE adalah selebar 200 yang dihitung dari garis dasar laut wilayah Indonesia. Alasan – alasan Pemerintah mengumumkan ZEE adalah :

1. Persediaan ikan yang semakin terbatas.
2. Kebutuhan untuk pembangunan nasional Indonesia.
3. ZEE mempunyai kekuatan hukum internasional.

5). Penerapan Wawasan Nusantara

- a. Salah satu manfaat paling nyata dari Penerapan Wawasan Nusantara, khususnya di bidang wilayah, adalah diterimanya konsepsi Nusantara di forum internasional, sehingga terjaminlah integrasi wilayah teritorial Indonesia.
- b. Pertambahan luas wilayah sebagai ruang hidup tersebut menghasilkan sumber daya alam yang cukup besar untuk kesejahteraan bangsa Indonesia.

- c. Pertambahan luas wilayah tersebut dapat diterima oleh dunia Internasional termasuk negara – negara tetangga: Malaysia, Singapura, Thailand, Filipina, India, Australia, dan Papua Nugini yang dinyatakan dengan persetujuan yang dicapai karena negara Indonesia memberikan akomodasi kepada kepentingan negara tetangga antara lain di bidang perikanan yang mengakui hak nelayan tradisional (traditional fishing right) dan hak lintas dari Malaysia Barat ke Malaysia Timur atau sebaliknya.
- d. Penerapan Wawasan Nusantara dalam pembangunan negara di berbagai bidang tampak pada berbagai proyek pembangunan sarana dan prasarana komunikasi dan transportasi.
- e. Penerapan di bidang sosial budaya terlihat pada kebijakan untuk menjadikan bangsa Indonesia yang Bhinneka Tunggal Ika tetap merasa sebangsa, setanah air, senasib sepenanggungan dengan asas Pancasila.
- f. Penerapan Wawasan Nusantara di bidang Pertahanan Keamanan terlihat pada kesiapsiagaan dan kewaspadaan seluruh rakyat melalui Sistem Pertahanan Keamanan Rakyat Semesta untuk menghadapi berbagai ancaman bangsa dan negara.

6). Hubungan Wawasan Nusantara dan Ketahanan Nasional

Wawasan Nasional Indonesia menumbuhkan dorongan dan ransangan untuk mewujudkan aspirasi bangsa serta kepentingan dan tujuan nasional. Wawasan Nasional bangsa Indonesia adalah Wawasan Nusantara yang merupakan pedoman bagi proses pembangunan nasional menuju tujuan nasional. Sedangkan ketahanan nasional merupakan kondisi yang harus diwujudkan agar proses pencapaian tujuan nasional tersebut dapat berjalan dan sukses.

2.11. Doktrin Kebijakan Maritim Untuk Menjaga Kedaulatan Negara dan Wilayah Keamanan Laut.

Negara Indonesia diwarnai oleh pengalaman sejarah yang tidak menghendaki terulangnya perpecahan dalam lingkungan bangsa dan negara Indonesia. Hal ini dikarenakan kemerdekaan yang telah diraih oleh bangsa Indonesia merupakan hasil dari semangat persatuan dan kesatuan yang sangat tinggi bangsa Indonesia sendiri. Jadi, semangat ini harus tetap dipertahankan untuk persatuan bangsa dan menjaga wilayah kesatuan Indonesia

Setiap bangsa mempunyai cita-cita baik tertulis atau tidak. Cita-cita tersebut sangat penting perannya bagi suatu bangsa karena dapat memberi gairah hidup serta memberi arah dalam penentuan tujuan nasional. Cita-cita bangsa Indonesia tercermin dalam Pembukaan UUD 1945 alinea ke dua yaitu sebagai berikut:

“Dan perjuangan pergerakan kemerdekaan Indonesia telah sampailah kepada saat yang berbahagia dengan selamat sentosa mengantarkan rakyat Indonesia ke depan pintu gerbang kemerdekaan negara Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur. “

Bangsa Indonesia sadar bahwa kemerdekaan bukanlah tujuan dalam perjuangan bangsa, melainkan merupakan alat untuk mewujudkan negara Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur. Berdasarkan cita-cita tersebut ditentukan tujuan nasional bangsa Indonesia yang rumusannya tertuang dalam Pembukaan UUD 1945 alinea empat yaitu :

1. Membentuk suatu pemerintahan negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia
2. Untuk memajukan kesejahteraan umum
3. Mencerdaskan kehidupan bangsa
4. Ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial .

Dalam upaya mewujudkan cita-cita dan tujuan nasional tersebut ada tiga faktor penentu yang harus diperhatikan, yaitu faktor geografi, manusia, dan lingkungan. Terwujudnya cita-cita dan tujuan nasional tersebut bergantung bagaimana bangsa Indonesia memanfaatkan lingkungan geografis, sejarah, dan kondisi sosial budaya, serta bagaimana bangsa Indonesia memandang diri dan lingkungannya. Untuk itu Wawasan nusantaralah yang merupakan cara pandang bangsa Indonesia tentang diri dan lingkungannya .

Dengan demikian wawasan nusantara dapat diartikan sebagai cara pandang bangsa Indonesia tentang diri dan lingkungannya berdasarkan ide nasionalnya yang dilandasi Pancasila dan UUD 1945 , yang merupakan aspirasi bangsa yang merdeka, berdaulat, bermartabat, serta menjiwai tata hidup dan tindak kebijaksanaannya dalam mencapai tujuan nasional. Wawasan nusantara adalah cara pandang, cara memahami, cara menghayati , cara bersikap, cara berfikir , cara bertindak, cara bertingkah laku bangsa indonesia sebagai interaksi proses psikologi, sosiokultural, dengan aspek *astagatra* (kondisi geografis, kekayaan alam, dan kemampuan penduduk serta ipoleksosbudhankam)

Tujuan wawasan nusantara terdiri dari dua, yaitu:

1. Tujuan ke dalam adalah mewujudkan kesatuan segenap aspek kehidupan baik alamiah maupun sosial, maka dapat disimpulkan bahwa tujuan bangsa Indonesia adalah menjunjung tinggi kepentingan nasional, serta kepentingan kawasan untuk menyelenggarakan dan membina kesejahteraan, kedamaian dan budi luhur serta martabat manusia di seluruh dunia.
2. Tujuan nasional, dapat dilihat dalam Pembukaan UUD 1945, dijelaskan bahwa tujuan kemerdekaan Indonesia adalah “untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk mewujudkan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan perdamaian abadi dan keadilan sosial“.

Fungsi Wawasan Nusantara :

1. Wawasan nusantara sebagai wawasan pertahanan dan keamanan negara merupakan pandangan geopolitik Indonesia dalam lingkup tanah air Indonesia sebagai satu kesatuan yang meliputi seluruh wilayah dan segenap kekuatan negara.
2. Wawasan nusantara sebagai konsep ketahanan nasional, yaitu wawasan nusantara dijadikan konsep dalam pembangunan nasional, pertahanan keamanan, dan kewilayahan. Wawasan nusantara sebagai wawasan pembangunan mempunyai cakupan kesatuan politik, kesatuan ekonomi, kesatuan sosial dan ekonomi, kesatuan sosial dan politik, dan kesatuan pertahanan dan keamanan.
3. Wawasan nusantara sebagai wawasan kewilayahan, sehingga berfungsi dalam pembatasan negara, agar tidak terjadi sengketa dengan negara tetangga. Cara penarikan batas laut wilayah tidak lagi berdasarkan garis pasang surut (low water line), tetapi pada sistem penarikan garis lurus (straight base line) yang diukur dari garis yang menghubungkan titik – titik ujung yang terluar dari pulau-pulau yang termasuk dalam wilayah RI.

Karl Houshofer mengembangkan geopolitik tersebut dan diujudkannya dalam beberapa istilah dan pandangan berikut ini :

1. Lebensraum (ruang hidup), dengan mengambil istilah dari Ratzel, yang berarti bahwa manusia sama dengan organisme yang memerlukan ruang hidup. Jika jumlah penduduk suatu negara lebih banyak dibandingkan luas wilayahnya, negara tersebut harus memperluas ruang hidupnya agar segala kebutuhannya tercukupi. Oleh karena itu, negara harus mengusahakan kebutuhan hidup bagi penduduknya.
2. Auatarki, yaitu cit-cita untuk memenuhi kebutuhan negara sendiri tanpa menggantungkan diri pada negara lain. Hal ini mungkin bisa dilakukan jika wilayah negara itu cukup luas untuk memenuhi kebutuhan hidupnya . berdasarkan pemikiran inilah lahirnya konsep-konsep *pan-region* (suatu wilayah) yang berdasarkan pada prinsip-prinsip yang terkandung dalam teori

Lebensraum dan *Autarki*. Dalam menyusun konsepnya, Haushofer memandang dunia cukup dibagi menjadi 4 *pan-region*, yaitu sebagai berikut :

1. *Pan*-Amerika, yaitu “suatu perserikatan wilayah” yang paling alami karena terpisah dengan negara lain oleh samudera dan Amerika Serikat “dianggap” sebagai pemimpinnya.
2. *Pan*-Era Afrika, yaitu wilayah yang akan “dikuasai” oleh Jerman. Wilayahnya bukan hanya negara-negara kecil di Eropa, melainkan negara-negara besar seperti Prancis dan Italia berada dalam jangkauan kekuasaannya, Rusia disarankan untuk membuat *pan-region* sendiri, sedang Inggris dibiarkan “mengambang”
3. *Pan*-Rusia, yaitu suatu wilayah yang meliputi Uni Soviet dan India yang dikuasai oleh Rusia.
4. *Pan*-Asia, yaitu bagian timur Benua Asia, Australia, dan kepulauan di antaranya “dipimpin” oleh Jepang. *Pan region* ini oleh Jepang dinamakan “Lingkungan Kemakmuran bersama Asia Timur Raya”.

Tujuan Karl Haushofer mengemukakan teori geopolitik ini ialah untuk menyiapkan upaya justifikasi atau landasan pembenaran negara Jerman untuk mengembangkan politik ekspansionisme dan rasialisme. Mengenai teori geopolitik, bangsa Indonesia tidak sependapat dengan cara berfikir Karl Haushofer yang mengarah ke ekspansionisme dan rasialisme. Namun dalam hal ini bangsa Indonesia berdasarkan pada pertimbangan kondisi dan konstalasi geografi wilayah Indonesia sebagai satu kesatuan untuk mewujudkan cita-citanya dan tujuan nasionalnya. Landasan pemikiran tentang geopolitik bangsa Indonesia adalah falsafah Pancasila yang penerapannya tidak mengandung ekspansionisme dan kekerasan yang tercantum dalam tujuan nasional bangsa Indonesia dalam Pembukaan UUD 1945 alenia ke empat, yaitu *dunia yang tertib, dunia yang damai, dan keadilan sosial*.

Selain teori geopolitik di atas masih ada beberapa teori yang lain seperti dikemukakan berikut :

1. Wawasan Benua

Teori ini dikemukakan oleh Sir Halford Me Kender. Isi teorinya mengenala konsep kekuatan di darat atau Wawasan Benua ialah bahwa barang siapa menguasai “daerah jantung” (Eropa Timur dan Rusia atau daerah poros/pivot area), ia akan menguasai pulau dunia (Eropa, Asia dan Afrika), yang pada akhirnya menguasai dunia.

2. Wawasan Bahari

Teori ini dikemukakan oleh Sir Walter Releigh dan A.T. Mahan yang mengemukakan bahwa barang siapa menguasai lautan akan menguasai perdagangan dan barang siapa menguasai perdagangan akan menguasai kekayaan dunia, sehingga dunia akan dikuasainya.

3. Wawasan Dirgantara

Teori Wawasan Dirgantara atau konsep kekuatan di udara dikemukakan oleh W.Michael, A. Saversky, G. Douchet dan J.F.C. Fuller. Mereka berpendapat bahwa kekuatan di udara merupakan daya tangkal yang paling ampuh terhadap ancaman dan dapat melumpuhkan musuh di kandangnya sendiri, agar tidak mampu lagi bergerak untuk menyerang.

4. Wawasan Kombinasi Geopolitik dan Strategi

Wawasan Kombinasi dikemukakan oleh N.J. Spijkman yang menghasilkan teori daerah batas (*rimland*). Teori ini banyak dipakai oleh negarawan ahli geopolitik dan strategi untuk menyusun kekuatan bagi negaranya.

Sejauhmana pengaruh “wawasan-wawasan kekuatan ” terhadap bangsa Indonesia Dalam sejarah Indonesia, Indonesia pernah terpengaruh “wawasan-wawasan kekuatan” tersebut di atas. Sebelum tahun 1966, zaman orde lama angkatan perang RI terpengaruh oleh wawasan-wawasan tersebut sehingga lahirlah (i) Angkatan Darat yang menganut Wawasan Benua, yang dirumuskan dalam Doktrin Tri Ubaya Sakati , (ii) Angkatan Laut yang menganut Wawasan Bahari, yang dirumuskan ke dalam doktrin Eka Gasana Jaya, (iii) Angkatan Udara yang

menganut wawasan Swa Buana Paksa, dan (iv) POLRI yang menganut doktrin *Tata Tentrem Kartaraharja*.

Adanya wawasan yang berbeda-beda itu membawa persaingan antar angkatan secara tidak sehat, sehingga sapat diadu domba oleh G 30 S/PKI. Untuk mengatasinya diadakan suatu upaya menyusun doktrin yang menyangkut ke empat matra (POLRI termasuk ABRI). Upaya ini dilakukan pada tahun 1966 dalam eminar Hankam yang berhasil menyusun doktrin *Catur Dharma Eka Kharma*. Pada tahun 1966 pertama kali dikumandangkan istilah wawasan nusantara sebagai wawasan hankamnas. Kemudian wawasan nusantara ditingkatkan menjadi wawasan nasional Indonesia, sehingga wawasan hankamnas menjadi bagian dari wawasan nusantara.

5. Faktor Geostrategi

Indonesia berada pada posisi silang dunia yang sangat strategis. Posisi silang demikian membawa pengaruh kehidupan terhadap bangsanya. [engaruh tersebut dapat merupakan pengaruh yang baik dan buruk. Negara harus lebih mempertimbangkan dan memperhatikan pengaruh-pengaruh yang tidak menguntungkan, lebih-lebih jika posisi silang Indonesia ini dikaitkan dengan sumber-sumber kekayaan alamnya, maka bahaya/ ancaman dari luar akan lebih besar lagi. Posisi silang Indonesia jika kita kaji lebih dalam, ternyata tidak hanya bersifat fisik-geografis belaka, tetapi juga bersifat sosial-politik seperti berikut :

1. Secara demografis, pendidikan di sebelah selatan jarang (Australia), sedang di sebelah utara cukup padat (RRC)
2. Secara ideologis , terletak di antara liberalisme di Selatan dan Komunisme di utara, antara liberal di Selatan dan sistem diktator proletariat di utara.
3. Secara politis, sistem demokrasi liberal di selatan, dan sistem diktator proletariat di utara
4. Secara ekonomis, terletak di antara sistem ekonomi kapitalis di selatan dan sistem ekonomi sosialis (terpusat) di utara.
5. Secara sosial, terletak di antara individualisme di selatan dan sosialisme di utara

6. Secara budaya, terletak di antara kebudayaan barat di selatan dan kebudayaan timur di utara
7. Secara hankam, terletak di antara pertahanan maritim di selatan dan pertahanan kontinental di utara.

Keberadaan Indonesia pada posisi silang menimbulkan proses akulturasi yang menjadikan bangsa Indonesia seperti sekarang ini, baik kehidupan sosial, religi, bahasa, maupun budayanya. Dilihat lain pada posisi tersebut memberikan dua alternatif yang harus diambil oleh bangsa Indonesia yaitu (i) terus menerus menjadi objek lalu lintas kekuatan dunia dan (ii) ikut serta mengatur “lalu-lintas” kekuatan dalam arti berperan sebagai subyek dari kebijakan politik poros maritim. Hal ini bila dihubungkan dalam bercaturan politik luar negeri yang bebas aktif. Pengaruh-pengaruh buruk dari posisi silang harus dihadapi dan diatasi masalah kelautan Indonesia. Untuk itu, diperlukan suatu konsep kebijakan dalam mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim.

2.12. Kebijakan Poros Maritim Sebelum Presiden Joko Widodo

Sejarah membuktikan bahwa bangsa Indonesia adalah bangsa yang pernah menguasai maritim dan berjaya. Namun dalam perjalanan sejarah penguasaan maritim mulai luntur, antara lain karena terjadi penjajahan Belanda hampir 300 tahun. Melalui lautlah hubungan antar pulau bahkan antar bangsa dapat dijalin. Untuk memperkuat posisi kolonial, maka hubungan melalui laut ini dibatasi, sehingga terjadi pengikisan semangat maritim. Kondisi ini berlanjut karena minimnya keberpihakan pemerintah dalam membangun kembali Indonesia sebagai bangsa maritim. Dalam era kebangkitan Asia Pasifik, pelayaran nasional jauh tertinggal dan kalah bersaing terhadap pelayaran asing disebabkan kurangnya investasi dalam meningkatkan kemampuan pelayaran nasional, apalagi budaya maritim telah tergerus menipis.

Kekayaan laut yang menyimpan potensi ekonomi dapat menyumbangkan lebih Rp1500 triliun merupakan harta karun yang belum dieksploitasi. Pergeseran posisi strategis dalam ekonomi dunia

ke Atlantik dan Asia pasifik, akan mengubah peta politik dan pertahanan keamanan sehingga kekuatan-kekuatan dunia akan juga menggeser kearah wilayah ini. Bila visi kemaritiman itu tidak dimiliki bangsa Indonesia, maka potensi sumber daya laut kita akan tegerus oleh kekuatan-kekuatan lain.

Masalah wilayah laut sudah muncul sejak kemerdekaan RI. Kembalinya penjajah Belanda untuk menguasai Nusanatara yang waktu itu berbentuk Republik Serikat telah membangkitkan perjuangan yang gigih yang akhirnya Belanda menyerahkan kedaulatan kepada RIS dalam konferensi meja bundar di Den Haag. Seluruh wilayah jajahan Belanda di Bumi Nusantara diserahkan kedaultannya kepada RIS, namun Belanda meminta menunda penyerahan Irian Barat selama satu tahun. Ternyata Belanda tidak menepati janji. Melalui berbagai perjuangan diplomasi di berbagai forum terutama PBB , perjuangan untuk mengembalikan Irian Barat tidak memberikan hasil. Oleh sebab itu Presiden Soekarno menempuh jalan konfrontasi. Menanggapi politik konfronatsi ini, Belanda mencoba mempertahankan Irian Barat bahkan, mengirim kapal induknya bernama Karel Doorman. Dengan bebas Karel Doorman berpatroli di laut Jawa, karena berdasar hukum laut internasional wilayah kedaulatan pantai hanya 3 mil dari pantai. Menanggapi hal in lahiriah deklarasi Djuanda , yang menyatakan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan. Laut yang menyatu dengan pulau-pulau tersebut adalah wilayah kedaulatan. Deklarasi Djuanda ini menjadi tonggak sejarah dalam pemberlakuan hukum laut di Indonesia.

Deklarasi Djuanda dideklarasikan pada tanggal [13 Desember 1957](#) oleh Djuanda Kartawidjaja, sebagai [Perdana Menteri Indonesia](#). Melalui deklarasi ini, Indonesia menyatakan kepada dunia bahwa laut Indonesia adalah termasuk laut sekitar, di antara dan di dalam kepulauan Indonesia sebagai satu kesatuan wilayah NKRI.

Deklarasi Djuanda ini menindih peraturan/ undang-undang Belanda yaitu Ordonansi Hindia Belanda 1939, berjudul *Teritoriale Zeeën en Maritieme Kringen Ordonantie 1939 (TZMKO 1939)*. Dalam peraturan ini, pulau-pulau di wilayah Nusantara dipisahkan oleh laut di sekelilingnya. Setiap pulau hanya mempunyai laut pesisir di sekelilingnya sejauh 3 mil dari garis pantai. Di luar itu berarti laut

selepasnya adalah laut bebas, sehingga kapal asing boleh bebas melayari .

Dengan deklarasi Djuanda , Indonesia menganut prinsip-prinsip negara kepulauan (Archipelagic State) . Deklarasi Djuanda selanjutnya diresmikan menjadi UU No.4/PRP/1960 . Dengan deklarasi ini, wilayah Republik Indonesia bertambah luas dari 2.027.087 km² menjadi 5.193.250 km² , belum termasuk Irian Barat yang masih dalam perjuangan untuk kembali ke pangkuan RI. Melalui perjuangan panjang , deklarasi ini diterima pada tahun 1982 bahkan ditetapkan dalam konvensi hukum laut internasional, United Nations Convention On The Law of The Sea/UNCLOS 1982. Dalam konvensi ini batas laut pesisir bahkan bertambah luas karena kedaulatan wilayah laut pesisir mencapai 12 mil. Masih ditambah pula Zona Economy Eksklusive sejauh 200 mil dari pantai. Pengesahan UNCLOS menjadi UU Nomor 17 Tahun 1985 memperkuat posisi negara kepulauan Indonesia.

Kepedulian semua Presiden RI akan pentingnya laut terlihat misalnya pada tahun 1999, Presiden [Abdurrahman Wahid](#) mencanangkan tanggal 13 Desember sebagai Hari Nusantara, (nusa=pulau , antara itu lautnya), kemudian Presiden [Megawati](#) menerbitkan Keputusan Presiden RI Nomor 126 Tahun 2001 tentang Hari Nusantara, untuk memperkuat penetapan tersebut.

Kepedulian akan pentingnya laut dapat disimak dalam rekaman sejarah

Masa Pemerintahan Presiden Soekarno

Bung Karno melalui pidatonya pada peresmian Institut Angkatan Laut Tahun 1953 yang sekarang bernama Akademi TNI Angkatan Laut menyatakan agar bangsa Indonesia kembali menjadi bangsa pelaut dalam arti yang seluas-luasnya, menjadi bangsa maritim. Dengan potensi lautnya bangsa Indonesia mempunyai kepentingan besar dalam memanfaatkan laut sebagai potensi ekonomi, politik, kebudayaan, kemakmuran dan diplomasi luar negeri. Dengan diratifikasi UNCLOS sebagai hukum laut internasional, , wilayah laut kita yang sebelumnya hanya seluas kira-kira 100.000 km² mendapat pengakuan dunia atas tambahan wilayah nasional sebesar 3,1 juta km² ,

belum lagi ada tambahan 2,7 juta km² Zone Ekonomi Eksklusif, suatu wilayah perairan internasional dimana Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk memanfaatkan sumber daya alam. Pada zaman pemerintahan Presiden . Soekarno selalu terkumandang semangat maritim, namun dalam implementasi kebijakan pembangunan dibidang laut sepertinya belum terwujud, pembangunan terbatas pada upaya menggelorakan semangat maritim. Salah satu pernyataan Soekarno pada National Maritime Convention (NMC) 1963 adalah “Untuk membangun Indonesia menjadi negara besar, negara kuat, negara makmur, negara damai yang merupakan national building bagi negara Indonesia. Maka negara dapat menjadi kuat jika dapat menguasai lautan. Untuk menguasai lautan kita harus menguasai armada yang seimbang.

Masa Pemerintahan Presiden Suharto

Orientasi pembangunan maritim bangsa Indonesia semakin jauh tatkala memasuki era Orde Baru, karena kebijakan pembangunan nasional lebih diarahkan ke pembangunan berbasis daratan (land based oriented development) yang dikenal dengan agraris, bahkan dengan bangga Indonesia dideklarasikan sebagai negara agraris penghasil produk rempah-rempah dan produksi pertanian yang spektakuler. Kebijakan Orde Baru ini justru memperkuat perlakuan pemerintah kolonial Belanda saat menjajah bangsa Indonesia yaitu membelokan orientasi dan semangat maritim bangsa Indonesia ke orientasi daratan. Tujuan Belanda dengan kebijaksanaan waktu itu adalah untuk menghasilkan komoditas perdagangan rempah-rempah yang saat itu merupakan primadona dunia yang sangat menguntungkan pihak penjajah. Perlu dicatat bahwa Negara Maritim adalah sebuah negara yang menguasai semua kekuatan strategis di lautan yang didukung oleh kekuatan maritim baik itu armada perdagangan, armada perang, Industri maritim serta kebijakan pembangunan negara yang berbasis maritim. Oleh sebab itu penegertian negara maritim dengan negara kepulauan sangat jauh berbeda.

Pada masa pemerintahan Soeharto juga telah menentang status hukum di Selat Malaka antara Malaysia dan Singapura. Padahal sebelumnya telah dibicarakan tentang Prakarsa Maritim yang diajukan

pada masa Soekarno tahun 1957 dengan prinsip Nusantara untuk menetapkan suatu kekuatan hukum dalam pengendalian akses kekuatan angkatan laut ke dalam selat-selat Maritim negara kepulauan Indonesia, (Micheal Leifer, 1982)

Melalui GBHN dirumuskan tonggak sejarah tentang WAWASAN NUSANTARA, untuk memperkuat pandangan kesatuan wilayah, kesatuan ideologi, politik, sosial budaya dan hankam, terutama satu kesatuan wilayah darat udara dan laut. Namun bisa dimengerti bahwa konsep pembangunan berdasar GBHN lebih bernuansa darat. Ini dipengaruhi suasana kebatinan, betapa kontribusi rakyat tani miskin dalam berjuang menegakkan kemerdekaan sejak perang gerilya. Peran nelayan bukanlah dikesilkan, tetapi karena posisinya memang telah lama dilumpuhkan oleh penjajah Belanda, maka saat perang gerilya mempertahankan republik, perannya kurang menonjol. Dengan lengsernya Presiden Suharto terjadi pergeseran paradigma pembangunan yang bergeser ke arah reformasi dalam segala tatanan kehidupan berbangsa dan bernegara.

Dalam periode ini dapat disimak pergeseran titik berat pembangunan sebagai berikut: Pada era pemerintahan Soeharto strategi yang digunakan adalah strategi pembangunan di Indonesia lebih diarahkan pada tindakan meningkatkan pendapatan nasional, pembersihan dan perbaikan kondisi ekonomi yang mendasar, terutama usaha-usaha untuk menekan laju inflansi yang tinggi (Hyper Inflasi).

Masa Pemerintahan Presiden B.J.Habibie

Pemerintahan Presiden B..J. Habibie dimulai sejak lengsernya Presiden Soeharto dari kedudukannya sebagai presiden Republik Indonesia pada tanggal 21 Mei 1998. Masa pemerintahan Habibie ini hanya berlangsung selama satu tahun, karena naiknya Habibie menggantikan Soeharto ini diterima dengan hati cemas di kalangan yang amat luas di kalangan masyarakat. Kabinet yang dibentuk oleh Habibie diberi nama Kabinet Reformasi Pembangunan. Ada berbagai langkah-langkah kebijakan yang dilaksanakan pada masa pemerintahan B.J. Habibie, diantaranya adalah :

Bidang Politik

- a. Pembebasan Tahanan Politik,
- b. Kebebasan Pers
- c. Pembentukan Parpol dan Percepatan pemilu dari tahun 2003 ke tahun 1999
- d. Penyelesaian Masalah Timor Timur
- e. Pengusutan Kekayaan Soeharto dan Kroni-kroninya
- f. Pemberian Gelar Pahlawan Reformasi bagi Korban Trisakti

Bidang Ekonomi

Pemulihan ekonomi, secara signifikan pemerintah berhasil menekan laju inflasi dan gejolak moneter dibanding saat awal terjadinya krisis. Pada tanggal 21 Agustus 1998 pemerintah membekukan operasional Bank Umum Nasional, Bank Modern, dan Bank Dagang Nasional Indonesia. Kemudian di awal tahun selanjutnya kembali pemerintah melikuidasi 38 bank swasta, 7 bank diambil-alih pemerintah dan 9 bank mengikuti program rekapitulasi.

Bidang Manajemen Internal ABRI

Banyak perubahan penting dalam tubuh ABRI, terutama dalam tataran konsep dan organisatornya. ABRI telah melakukan kebijakan-kebijakan reformasi, antara lain: pemisahan POLRI dari ABRI, Perubahan Status Sosial Politik menjadi Staf Teritorial, Likuidasi Staf Karyawan, Pengurangan Fraksi ABRI di DPR, DPRD I/II, pemutusan hubungan organisatoris dengan partai Golkar dan mengambil jarak yang sama dengan parpol yang ada, kometmen dan netralitas ABRI dalam Pemilu dan perubahan Staf Sospol menjadi komsos serta pembubaran Bakorstanas dan Bakorstanasda.

Keadaan Sosial Di Masa Habibie

Kerusuhan antar kelompok yang sudah bermunculan sejak tahun 90-an semakin meluas dan brutal, konflik antar kelompok sering terkait dengan agama seperti di Purworejo juni 1998 kaum muslim menyerang lima gereja, di Jember adanya perusakan terhadap toko-toko milik cina, di Cilacap muncul kerusuhan anti cina, adanya teror ninja

bertopeng melanda Jawa Timur dari Malang sampai Banyuwangi. Isu santet menghantui masyarakat Daerah-daerah yang sebelumnya ingin melepaskan diri seperti Aceh, dan Papua semakin keras menentang pemerintah. Pemerintahan Habibie berakhir pada tanggal 14 Oktober 1999. Keinginan terbesar pada Pemerintahan Presiden Habibie adalah mengumandangkan paradigma baru yaitu Indonesia sebagai Benua Maritim. Namun penjabarannya belum terealisasi sampai bergantinya Presiden

Masa Pemerintahan Abdurrahman Wahid

Penolakan MPR atas laporan pertanggungjawaban Presiden Habibie menyebabkan terpilihnya Abdurrahman Wahid sebagai Presiden Indonesia ke-4. Gusdur melakukan terobosan antara lain memperbolehkan perayaan imlek yang pada masa Soeharto dilarang, meminta agar TAP MPR tentang pelanggaran Maxisisme-Leninisme, dicabut. Gusdur juga melakukan perdamaian dengan Israel. Langkah pembangunan laut sudah dirintis saat pemerintahan Abdurrahman Wahid (Gus Dur) dengan mendirikan Departemen Eksplorasi Laut yang kini menjadi Kementerian Kelautan dan Perikanan. GusDur juga mencanangkan hari Nusanantara sebagai semboyan untuk Indonesia kembali sebagai Negara Maritim.

Masa Pemerintahan Megawati

Megawati Soekarnoputri adalah wanita pertama yang menjabat sejak [23 Juli 2001](#) – [20 Oktober 2004](#). Pengangkatan Presiden melalui [Sidang Istimewa MPR](#) pada 23 Juli 2001. Sidang Istimewa ini diadakan dalam menanggapi langkah Presiden [Abdurrahman Wahid](#) (Gus Dur) yang membekukan lembaga MPR/DPR dan [Partai Golkar](#). Selama 3 tahun memerintah telah dicapai antara lain 1. Menstabilkan fundamen ekonomi makro meliputi inflasi, BI rate, pertumbuhan ekonomi, kurs rupiah terhadap dolar, angka kemiskinan. 2. Melakukan stabilisasi kondisi politik dalam negeri peninggalan pemerintahan sebelumnya (1998-2001) yang penuh dgn “kegaduhan” sehingga Indonesia bisa kembali membangun. 3. Memberikan kondisi yang kondusif bagi legislative untuk melakukan fungsi legislasinya sehingga

banyak UU yang telah disahkan pada masa kepemimpinan mega dibandingkan masa pemerintah lain (HBB, GD, Sby). 4. Melakukan pembangunan infrastruktur yang vital diantaranya meliputi Tol Cipularang (Cikampek-bandung), Tol Cikunir, Jembatan Suramadu Jatim, Rel ganda Serpong – Jkt, Rel ganda Jakarta – Bandung & bnyk pembangunan infrastruktur lainnya.5. Mulai melakukan pemberantasan KKN diantaranya dengan keberanian men - nusakambang- kan dan memenjarakan kroni Soeharto (Tommy Soehato, Bob Hasan dan Probosutedjo) dan menangkap konglomerat bermasalah Nurdin Halid. KPK didirikan pada masa pemerintahan Megawati. Selain prestasi-prestasi yang diraih, ada hal-hal dianggap kurang berhasil dalam masa pemerintahannya antara lain melaksanakan agenda reformasi sehingga krisis bangsa masih berlanjut. Terkait dengan laut secara resmi Hari Nusantaraditetapkan melalui Keppres.

Masa Pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudoyono (SBY) .

Dalam kepemimpinan SBY periode 2004-2009 antara lain: 1. menurunkan tingkat pengangguran terbuka dari 9,7 persen dari angkatan kerja (9,9 juta jiwa) di tahun 2004 menjadi 5,1 persen (5,7 juta jiwa) pada tahun 2009, 2.mengurangi tingkat kemiskinan dari 16,6 persen dari total penduduk (36,1 juta jiwa) menjadi 8,2 persen (18,8 juta jiwa) di tahun 2009. Pada masa pemerintahan SBY (2009-2014), antara lain adalah 1.mengganti pola kebijakan perekonomian yang selama ini mengarah ke Amerika, ke arah China (China's Way).. 2. melakukan pembangunan berkelanjutan seperti subsidi BBM, perumahan murah bagi rakyat , 3. mendorong pengembangan agroindustri padat pekerja di sektor pertanian dan kelautan, sebagaimana kebijakan dana Rp 100 juta per desa untuk program Pengembangan Usaha Agribisnis Perdesaan (PUAP).Meskipun berdasarkan hasil survey LSI tahun 2010 masyarakat mengaku puas, namun ada banyak hal yang terjadi sisi negatif antara alain kasus Bank Century, kasus pembunuhan aktivis HAM Munir, kasus dugaan suap atas Nazaruddin,

Pada era Susilo Bambang Yudhoyono periode pertama ini memiliki visi, yaitu:

1. Terwujudnya kehidupan masyarakat, bangsa dan negara yang aman, bersatu, rukun dan damai.
2. Terwujudnya masyarakat, bangsa dan negara yang menjunjung tinggi hukum, kesetaraan dan hak-hak asasi manusia.
3. Terwujudnya perekonomian yang mampu menyediakan kesempatan kerja dan penghidupan yang layak serta memberikan pondasi yang kokoh bagi pembangunan yang berkelanjutan.

Kemudian pada periode ke-2 SBY membuat visi baru yang merupakan lanjutan dari visi pertamanya yaitu: Terwujudnya Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur. Hal ini sesuai RPJPN 20-2025 yang tercantum dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2007. Pada masa pemerintahan Presdien SBY telah berhasil disusun UU kelautan.

Perbandingan Kebijakan Pembangunan Presiden Suharto, SBY dan Jokowi

Perbandingan kebijakan berbagai Presiden yang juga menarik [adalah perbandingan pada masa pemerintahan Suharto , SBY dan Jokowi, karena mereka memerintah dalam periode yang cukup waktu

VISI : Presiden Suharto : tinggal landas, SBY : terwujudnya kehidupan masyarakat bangsa dan negara yang aman, bersatu, rukun dan damai, menjunjung tinggi hukum, kesetaraan dan hak-hak asasi manusia, damai, perekonomian yang kokoh bagi pembangunan berkelanjutan, Jokowi : terwujudnya Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berlandaskan gotong royong.

Identifikasi Isu Strategis :

Soeharto: trilogi pembangunan yaitu pemerataan, pertumbuhan, dan stabilitas nasional, SBY: masalah agenda pembangunan yaitu pertumbuhan ekonomi, kualitas SDM, SDA dan lingkungan hidup, kesenjangan pembangunan antar daerah, perbaikan kesejahteraan dan infrastruktur, separatisme, kejahatan konvensional dan transnasional, luas wilayah dan kondisi sosial ekonomi yang beragam, keadilan , pelembagaan politik, Jokowi :, merosotnya kewibawaan negara,

melemahnya sendi-sendi perekonomian nasional, dan merebaknya intoleransi dan krisis kepribadian bangsa.

Strategi yang Spesifik, Soeharto : pemerataan pembangunan, pertumbuhan ekonomi, keadilan -pemerataan,keselarasan-keserasian-keseimbangan, stabilitas nasional , SBY: penataan kembali berdasar bineka tunggal ika, penciptaan landasan pembangunan yang kokh, Jokowi : nawacita -reformasi sistem dan penegakan huum, memperkuat prtahn maritim, kolektivitas kebudayaan

Program Pembangunan:

Suharto -hukum : budaya hukum, ekonomi - sistem ekonomi kerakyatan, politik -memperkuat binea tunggal ika, penyelenggara negara -bersih KKN, Komunikasi, Informasi, dan Media Massa-peran media masa modern dan tradisional, Agama-peraturan perundangan sesuai moral agama-agama. Pendidikan -pemerataan kesempatan pendidikan, Sosial dan Budaya-SDM yang sehat, kebudayaan, kesenian dan pariwisata, Kedudukan dan Peranan Perempuan- peran perempuan dan kesetaraan gender, Pemuda dan Olahraga-budaya olah raga, Pembangunan Daerah- otonomi secara luas dan bertanggung jawab, Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup-SDA dan daya dukung, Pertahanan dan Keamanan- penataan TNI.

SBY: RPJM ke-1 (2005 – 2009)- Peningkatan keadilan dan penegakan hukum, Penurunan jumlah pengangguran dan kemiskinan, Meningkatkan pengelolaan pulau-pulau kecil, Meningkatkan SDM, Mendorong pertumbuhan ekonomi melalui penciptaan iklim yg lebih kondusif, termasuk membaiknya infrastruktur, Peningkatan peran swasta dengan meletakkan dasar-dasar kebijakan dan regulasi serta reformasi dan restrukturisasi kelembagaan, terutama untuk sektor transportasi, energi dan kelistrikan, serta pos dan telematika, Pelaksanakan revitalisasi kelembagaan pusat-pusat pertumbuhan yang memiliki lokasi strategis, antara lain kawasan ekonomi khusus (KEK) dan kawasan andalan, Peningkatan mitigasi bencana: geologi, kerusakan hutan dan pencemaran lingkungan.. RPJM ke-2 (2010 – 2014). Penurunan angka kemiskinan dan pengangguran, Kesetaraan gender, Peningkatan kesehatan dan status gizi, Pelestarian fungsi

lingkungan hidup, Peningkatan perekonomian melalui penguatan industry manufaktur, pertanian, dan kelautan., Peningkatan energy.

Jokowi

Kependudukan, Pendidikan, Kesehatan, Kedaulatan Pangan, Kedaulatan energy dan ketenaga listrik, Kemaritiman, Pariwisata, pemertaaan Antar Kelompok Pendapatan- Antar wilayah-wilayah- Pembangunan Perdesaan- Pengembangan Kawasan Perbatasan- Pengembangan Daerah Tertinggal- Pembangunan Pusat Pertumbuhan Ekonomi di Luar Jawa

Kebijakan adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak. Istilah ini dapat diterapkan pada pemerintahan, organisasi dan kelompok sektor swasta, serta individu. Kebijakan berbeda dengan peraturan dan hukum. Jika hukum dapat memaksakan atau melarang suatu perilaku (misalnya suatu hukum yang mengharuskan pembayaran pajak penghasilan), kebijakan hanya menjadi pedoman tindakan yang paling mungkin memperoleh hasil yang diinginkan.

Kebijakan atau kajian kebijakan dapat pula merujuk pada proses pembuatan keputusan-keputusan penting organisasi, termasuk identifikasi berbagai alternatif seperti prioritas program atau pengeluaran, dan pemilihannya berdasarkan dampaknya. Kebijakan juga dapat diartikan sebagai mekanisme politis, manajemen, finansial, atau administratif untuk mencapai suatu tujuan eksplisit.

Masa Pemerintahan Presiden Jokowi (Khusus dalam Kelautan)

Presiden Jokowi menginginkan Bangsa Indonesia untuk mengembalikan Indonesia sebagai negara maritim. Samudera, laut, selat dan teluk merupakan potensi masa depan peradaban bangsa Indonesia. Digambarkan bahwa kita telah terlalu lama membelkangi laut, memunggungi samudera, dan membokongi selat dan teluk. Dengan terbentuknya Badan Keamanan Laut, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Tahun 2015, kita memiliki sarana dan instutusi untuk menggalakkan pemberantasan Illegal Fishing.

Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan secara Illegal juga telah dibentuk melalui Perpres No. 115 Tahun 2015, Untuk konservasi laut telah ditetapkan pula Perpres No. 85 Tahun 2015 tentang Komite Nasional Prakarsa Segitiga Karang untuk Terumbu Karang, Perikanan dan Ketahanan Pangan. Penetapan Penpres no 126 tahun 2015 adalah salah satu wujud nyata keberpihakan Presiden Jokowi terhadap nelayan kecil. Selain itu melalui Menteri PUPERA diinstruksikan untuk melakukan revitalisasi kampung nelayan, Presiden Jokowi juga telah menetapkan Perpres No. 126 Tahun 2015 yang memberi jaminan subsidi LPG bagi nelayan kecil. Pembangunan tol laut telah berhasil mengurangi disparitas ekonomi antara Indonesia Barat dan Indonesia. Pembangunan 5 pelabuhan besar(Hub) dijamin dengan subsidi agar kelangsungan pelayaran bagi angkutan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan dapat terjamin. Jaminan ini ditetapkan melalui Penpres No 106 tahun 2016. Karena Kepentingan pembangunan sektor kelautan, merupakan program kegiatan lintas sektor (Kementerian/Lembaga) yang melibatkan banyak stakeholder, maka perlu ada satu grand desain yang dapat dijadikan acuan bagi seluruh pihak, sehingga kegiatan pembangunan kelautan lebih sinergis, terkoordinir, dan terukur. Grand Desain pembangunan kelautan tersebut dituangkan dalam bentuk Kebijakan Kelautan Nasional (National Ocean Policy) yang ditetapkan dalam suatu Peraturan Perundang-Undangan guna mengikat seluruh pihak dan menjadi jaminan untuk ditaati.

Kewajiban Pemerintah untuk menyusun Kebijakan Kelautan Nasional juga telah diamanatkan dalam Pasal 13 UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Kebijakan Pembangunan Kelautan tersebut kemudian dijabarkan ke dalam program setiap sektor dalam rencana pembangunan dan pengelolaan Sumber Daya Kelautan. Kebijakan Pembangunan Kelautan meliputi: pengelolaan Sumber Daya Kelautan; pengembangan sumber daya manusia; pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di Laut; tata kelola dan kelembagaan; peningkatan kesejahteraan; ekonomi kelautan; pengelolaan ruang Laut dan Pelindungan Lingkungan Laut; dan budaya bahari.

Untuk itu telah disusun Rencana pengelolaan kelautan nasional sebagai bentuk penjabaran dan rencana pelaksanaan dari Kebijakan Kelautan Nasional dalam bentuk Rencana Umum Kelautan Nasional (RUKN), yang memuat substansi fundamental dan strategis (dalam jangka waktu pendek, menengah dan panjang). RUKN berfungsi sebagai:

- a) Acuan dan pedoman bagi Kementerian/Lembaga (K/L) dalam menyusun perencanaan pengelolaan kelautan.
- b) Acuan dan pedoman penyusunan Rencana Kerja K/L terkait dengan pengelolaan kelautan.
- c) Pedoman dalam melakukan koordinasi perencanaan umum kelautan antar sektor, antar instansi terkait di pusat dan daerah.
- d) Pengendalian kegiatan pembangunan nasional sektor kelautan.
- e) Acuan bagi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Kementerian PPN/Bappenas untuk melakukan pengawasan pelaksanaan kebijakan di bidang kelautan yang bersifat lintas sektoral.

Telah ditetapkan arah kebijakan RPJMN 2015 – 2019 sebagai berikut :

1. Memperkuat jati diri sebagai negara maritim melalui: penyelesaian tata batas dan batas landas kontinen di luar 200 mil laut, penamaan pulau-pulau dan pendaftarannya; pengaturan dan pengendalian ALKI; serta penguatan lembaga pengawasan laut.
2. Pemberantasan tindakan perikanan liar melalui peningkatan koordinasi dalam penanganan pelanggaran tindak pidana.
3. Membangun konektivitas nasional (tol laut) dengan meningkatkan pembangunan sistem transportasi multimoda; serta melakukan upaya keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan.
4. Pengembangan ekonomi maritim dan kelautan dengan percepatan pengembangan ekonomi kelautan; meningkatkan dan mempertahankan kualitas, daya dukung dan kelestarian fungsi lingkungan laut; meningkatkan wawasan, budaya

bahari, penguatan SDM dan Iptek Kelautan; serta meningkatkan harkat dan taraf hidup nelayan serta masyarakat pesisir.

Presiden Joko Widodo menginginkan agar Bangsa Indonesia kembali Indonesia sebagai negara maritim. Samudera, laut, selat dan teluk merupakan potensi masa depan peradaban bangsa Indonesia. Digambarkan bahwa kita telah terlalu lama membelkangi laut, memunggungi samudera, dan membokongi selat dan teluk. Dengan terbentuknya Badan Keamanan Laut, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Tahun 2015, kita memiliki sarana untuk menggalakkan pemberantasan Illegal Fishing. Satuan Tugas Pemberantasan Penangkapan Ikan secara Illegal juga telah dibentuk melalui Perpres No. 115 Tahun 2015, Untuk konservasi laut telah ditetapkan pula Perpres No. 85 Tahun 2015 tentang Komite Nasional Prakarsa Segitiga Karang untuk Terumbu Karang, Perikanan dan Ketahanan Pangan. Penetapan Penpres no 126 tahun 2015 adalah salah satu wujud nyata keberpihakan Presiden Jokowi terhadap nelayan kecil. Selain itu melalui Menteri PUPERA diinstruksikan untuk melakukan revitalisasi kampung nelayan, Presiden Jokowi juga telah menetapkan Perpres No. 126 Tahun 2015 yang memberi jaminan subsidi LPG bagi nelayan kecil masih sangat terbatas.

Pembangunan tol laut telah berhasil mengurangi disparitas ekonomi antara Indonesia Barat dan Indonesia Pembangunan 5 pelabuhan besar(Hub) dijamin dengan subsidi agar kelangsungan pelayaran bagi angkutan barang ke daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan dapat terjamin. Jaminan ini ditetapkan melalui Penpres No 106 tahun 2016.

Kepentingan pembangunan sektor kelautan, merupakan program kegiatan lintas sektor (Kementerian/Lembaga) yang melibatkan banyak stakeholder, maka perlu ada satu grand desain yang dapat dijadikan acuan bagi seluruh pihak, sehingga kegiatan pembangunan kelautan lebih sinergis, terkoordinir, dan terukur. Grand Desain pembangunan kelautan tersebut dituangkan dalam bentuk Kebijakan Kelautan Nasional (National Ocean Policy) yang ditetapkan

dalam suatu Peraturan Perundang-Undangan guna mengikat seluruh pihak dan menjadi jaminan untuk ditaati.

Kewajiban Pemerintah untuk menyusun Kebijakan Kelautan Nasional juga telah diamanatkan dalam Pasal 13 UU Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan. Kebijakan Pembangunan Kelautan tersebut kemudian dijabarkan ke dalam program setiap sektor dalam rencana pembangunan dan pengelolaan Sumber Daya Kelautan. Kebijakan Pembangunan Kelautan meliputi: pengelolaan Sumber Daya Kelautan; pengembangan sumber daya manusia; pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan di Laut; tata kelola dan kelembagaan; peningkatan kesejahteraan; ekonomi kelautan; pengelolaan ruang Laut dan Pelindungan Lingkungan Laut; dan budaya bahari.

Untuk itu telah disusun Rencana pengelolaan kelautan nasional sebagai bentuk penjabaran dan rencana pelaksanaan dari Kebijakan Kelautan Nasional dalam bentuk Rencana Umum Kelautan Nasional (RUKN), yang memuat substansi fundamental dan strategis (dalam jangka waktu pendek, menengah dan panjang). RUKN berfungsi sebagai:

- a) Acuan dan pedoman bagi Kementerian/Lembaga (K/L) dalam menyusun perencanaan pengelolaan kelautan.
- b) Acuan dan pedoman penyusunan Rencana Kerja K/L terkait dengan pengelolaan kelautan.
- c) Pedoman dalam melakukan koordinasi perencanaan umum kelautan antar sektor, antar instansi terkait di pusat dan daerah.
- d) Pengendalian kegiatan pembangunan nasional sektor kelautan.
- e) Acuan bagi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Kementerian PPN/Bappenas untuk melakukan pengawasan pelaksanaan kebijakan di bidang kelautan yang bersifat lintas sektoral.

Visi Indonesia menjadi poros maritim yang sudah dicetuskan oleh founding father presiden pertama Indonesia Soekarno, mulai bangkit kembali oleh Presiden Joko Widodo melalui Perpres No 16/2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

Menjadi tantangan yang berat bagi bangsa Indonesia memanfaatkan posisi geografis dengan luas laut mencapai dua pertiga dari seluruh wilayah, bagaimana menjadikan Selat Malaka dan garis alur laut kepulauan Indonesia (ALKI), yang pada umumnya adalah jalur perdagangan strategis perdagangan dunia dengan volume perdagangan mencapai 45 persen dari total volume perdagangan di seluruh dunia. Lebih dari itu, pengembangan dari sektor energi, industri dan pariwisata memerlukan integrasi pembangunan infrastruktur baik darat udara maupun laut. Keberhasilan konektivitas tol laut untuk menghilangkan disparitas harga, memberikan konektivitas tidak hanya konektivitas fisik, namun juga konektivitas masyarakat dan konektivitas kelembagaan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan, mendukung pengembangan yang berkelanjutan dan meningkatkan kerjasama regional).

Visi dan Misi Kebijakan Laut Jokowi

Dokumen Kebijakan Kelautan Indonesia tersebut berisi visi Kelautan Indonesia adalah mewujudkan Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia, yaitu menjadi sebuah negara maritim yang maju, berdaulat, mandiri, kuat, serta mampu memberikan kontribusi positif bagi keamanan dan perdamaian kawasan dan dunia sesuai dengan kepentingan nasional.

Misi dari Kebijakan Kelautan Indonesia adalah: a. terkelolanya sumber daya kelautan secara optimal dan berkelanjutan; b. terbangunnya kualitas sumber daya manusia, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan yang andal; c. terbangunnya pertahanan dan keamanan kelautan yang tangguh; d. terlaksananya penegakan kedaulatan, hukum, dan keselamatan di laut; e. terlaksananya tata kelola kelautan yang baik; f. terwujudnya kesejahteraan masyarakat pesisir dan pulau-pulau kecil yang merata; g. terwujudnya peningkatan pertumbuhan ekonomi dan industri kelautan yang berdaya saing; h. terbangunnya infrastruktur kelautan yang andal; i. terselesaikannya aturan tentang tata ruang laut; j. terlaksananya perlindungan lingkungan laut; k. terlaksananya diplomasi maritim; dan i. terbentuknya wawasan identitas, dan budaya bahari.

“Perwujudan visi dan misi kelautan Indonesia harus berpegang teguh pada kepentingan nasional, serta keadilan dan manfaat sebesar-besarnya untuk kesejahteraan rakyat Indonesia,” bunyi Bab IV poin (2) dokumen tersebut.

Menurut dokumen tersebut, kebijakan Kelautan Indonesia disusun berdasarkan enam prinsip dasar, yaitu (1) Wawasan Nusantara; (2) pembangunan berkelanjutan; (3) ekonomi biru; (4) pengelolaan terintegrasi dan transparan; (5) partisipasi; dan (6) kesetaraan dan pemerataan.

BAB III

KEBIJAKAN POLITIK POROS MARITIM

Pendahuluan

Sebagai negara maritim Indonesia memiliki peluang ekonomi dan keamanan sebagai tumpuan bagi pembangunan nasional. Masa depan kemaritiman Indonesia tersebut diwujudkan melalui sinergi antara aspek ekonomi dengan aspek keamanan. Kebijakan politik tersebut diwujudkan melalui ‘tol laut’ dan upaya konektivitas barang dan jasa ke seluruh kawasan Indonesia.

Dua aspek tersebut, diupayakan Jokowi melalui sinergitas strategi ekonomi dan keamanan dalam kebijakan politik Presiden Joko Widodo. Kebijakan keamanan, pemberantasan pencurian ikan merupakan bentuk kebijakan pertahanan sekaligus upaya untuk menjaga kedaulatan teritorial Indonesia, menekankan pentingnya pembangunan ekonomi yang didukung oleh stabilitas pertahanan dan keamanan.

Di sisi lain, pembangunan kekuatan pertahanan membutuhkan kemampuan ekonomi yang kuat. Ekonomi dan keamanan merupakan dua aspek yang tidak terpisahkan dan saling mendukung sebagai upaya mewujudkan cita cita Indonesia sebagai negara maritim dunia. Dua kepentingan strategis bangsa yaitu ekonomi dan keamanan diwujudkan melalui doktrin kebijakan Politik 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.

3.1. Pembangunan Infrastruktur Maritim

(a) Konektivitas Transportasi Laut

Ada tiga faktor yang membuat indeks daya saing Indonesia rendah, yakni: ketersediaan infrastruktur, dan di antara komponen infrastruktur, terdapat didalamnya kualitas pelabuhan dan jalan dan keamanan pertahanan laut. Indikator penting yang menopang daya saing adalah Enabling Trade Index (ETI) dan Logistics Performance Index (LPI).

Kebijakan Konektivitas Maritim di Indonesia perlunya penguatan sarana dan prasarana kemaritiman untuk melakukan kegiatan pengiriman barang. Sampai saat ini terindikasi bahwa masih banyak inefisiensi dalam transportasi laut domestik. Dengan jarak yang relatif tidak berbeda jauh, pengiriman barang dari Tanjung Priok menuju Singapura jauh lebih murah daripada pengiriman menuju Padang dan Banjarmasin. Biaya pengiriman menuju Jayapura 2.5 kali biaya pengiriman menuju Guangzhou, Tiongkok. Perbandingan biaya per kilometer untuk jarak pelayaran pun menunjukkan bahwa pengiriman ke Singapura dan Tiongkok lebih murah daripada pengiriman domestik via laut.

Tingginya biaya logistik Indonesia menjadi beban bagi perusahaan penyedia jasa logistik, yang tentunya berimbas pula pada perusahaan manufaktur. Beban biaya transportasi muncul sejak proses memasok bahan baku sampai dengan proses paling hilir dari rantai pasok, yakni pengiriman barang jadi ke konsumen. Inefisiensi dan keterbatasan sarana dalam aktivitas pelabuhan menyebabkan banyak biaya tambahan yang harus dikeluarkan.

Konsep tol laut dapat mengatasi persoalan utama transportasi laut berkaitan dengan ketidakseimbangan volume pengangkutan barang antara kawasan barat dan timur Indonesia. Konsep ini dapat menjadi solusi yang efektif dalam mencegah berlayarnya kapal berkapasitas kosong dari satu tempat ke tempat lain dan diharapkan dapat mewujudkan sistem distribusi barang yang efisien serta terintegrasi.

Upaya pemerintah mengoperasikan [tol laut](#) selama 4 tahun belakangan ini berhasil membuka ruang konektivitas pulau-pulau terisolasi di Indonesia. Implementasi proyek yang termaktub dalam

Nawacita Joko Widodo atau Jokowi ini dinilai berdampak pada pemerataan distribusi barang ke pulau-pulau kecil di wilayah batas Tanah Air. Dampaknya mengurangi disparitas harga. Masyarakat di luar Pulau Jawa, misalnya Papua, mendapatkan harga yang wajar. Barang kebutuhan pokok itu diangkut menggunakan KM Logistik Nusantara II. Pengiriman pertama itu dinilai berdampak pada terwujudnya penekanan disparitas harga.

Tak hanya itu, pemerintah mencatat bahwa tol laut mampu mengefektifkan waktu pengiriman barang. Bila dulu waktu tempuh pengiriman barang dari Jawa ke pulau-pulau lain, seperti Flores atau Papua, sepanjang dua minggu. Sekarang, barang akan sampai hanya 4-5 hari. Selain itu, produksi dan konsumsi barang di kota-kota kecil meningkat. Wilayah-wilayah terisolasi kian menjadi wilayah yang terbuka aksesibilitasnya.

Meski demikian operasional tol laut masih perlu dioptimalkan. Misalnya ihwal angkutan balik. Saat ini, kapal angkutan balik belum maksimal membawa barang dari daerah tujuan ke daerah pengangkutan asal. Saat ini pemerintah mengoperasikan 18 trayek tol laut. Sebelas trayek dioperasikan oleh BUMN melalui penugasan dan sisanya oleh swasta dengan proses lelang. Satu perusahaan BUMN yang memperoleh penunjukan langsung untuk mengoperasikan tol laut adalah PT Pelni (Persero). PT Pelni, dalam catatan perseroan, melepas satu kapal utama, tiga kapal reguler, dan sejumlah kapal perintisnya. Untuk operasional kapal di trayek [tol laut](#), Perseroan ditopang oleh subsidi pemerintah. Indeks konektivitas nasional membaik setelah program Tol Laut berjalan, tetapi belum maksimal karena biaya logistik masih relatif tinggi.

Berdasarkan analisis yang dilakukan pakar maritim Institut Teknik Sepuluh November (ITS) Surabaya, Saut Gurning, **indeks konektivitas** di kawasan timur Indonesia naik tipis menjadi 0,45 sepanjang 2016-2017, dari posisi 0,35 selama 2013-2014. Pada 42 pelabuhan *hub* utama (*main hub port*), indeks konektivitas sepanjang 2016-2017 berada pada rentang 0,4-0,5, lebih tinggi dari indeks selama 2013-2014 yang hanya 0,3-0,35.

Bank Pembangunan Asia (ADB) merekomendasikan angkutan laut domestik yang berada pada kategori indeks konektivitas (IK) lebih dari atau sama dengan 0,75 mengindikasikan aksesibilitas yang baik; 0,5 hingga kurang dari 0,75 mengindikasikan aksesibilitas cukup baik; 0,3 hingga kurang dari 0,5 menunjukkan aksesibilitas normal; dan 0,2 hingga kurang dari 0,3 mengindikasikan aksesibilitas rendah; dan kurang dari 0,2 mencerminkan kondisi terisolasi.

IK yang baik menunjukkan interaksi angkutan laut, dalam arti jumlah kapal, kapasitas, kuantitas kargo, dan perusahaan pelayaran yang terlibat, cukup baik. IK yang baik juga mencerminkan biaya, waktu, termasuk biaya logistik serta manfaat, lebih efisien. IK domestik yang relatif rendah, di bawah 0,5, menjadi indikasi masih rendahnya usaha dan aksesibilitas.

Berikut ini perbandingan level konektivitas maritim dengan data analisis sebelum dan sesudah program Tol Laut:

Sebelum (2013-2014)

Level konektivitas: rata-rata di Indonesia timur (560 rute pelayaran swasta, PSO, feri perintis, dan perintis sekitar 0,35. Di 42 pelabuhan *hub* utama (MHP) berkisar 0,3-0,35. **Aksesibilitas skala waktu dan biaya per unit barang:** rata-rata 3-3,5 di Indonesia timur dan 4,1 di 42 MHP.

Lama berlayar (*shipping performance*): rata-rata 4-5 minggu; rute terpanjang 1.740 mil; sebagian besar layanan *tramper* (tidak terjadwal); kapasitas angkut 50-75 TEUs; *cargo handling* di pelabuhan 5-6 hari; muatan balik kurang dari 5%.

Operator: sebagian besar operator lokal dukungan layanan *stevedoring* dan *forwarding* yang kurang memadai. **Layanan pergudangan:** tidak ada layanan pergudangan atau distribusi; ditangani oleh entitas berbeda dan fasilitas pelabuhan yang kurang memadai.

Biaya angkutan laut dan harga komoditas: biaya angkutan laut berkontribusi 20%-25% terhadap harga komoditas, sedangkan biaya transportasi darat menyumbang 50%-51% terhadap harga komoditas

Sesudah (2016-2017).

Level konektivitas: rata-rata di Indonesia timur 0,4"5. Di 42 pelabuhan *hub* utama (MHP) berkisar 0,4-0,5.

Aksesibilitas skala waktu dan biaya per unit barang: Sedikit meningkat di Indonesia timur dan sekitar 4,8 di 42 MHP.

Lama berlayar (*shipping performance*): *End to end* rata-rata lebih cepat, sekitar 2-3 minggu; rute lebih panjang, yakni 3.030 mil; lebih banyak layanan *liner* (terjadwal); kapasitas angkut 100-200 TEUs; *handling cargo* 2-3 hari di pelabuhan; dan muatan balik berkisar 10%-15%.

Operator: cenderung perusahaan pelayaran swasta dengan kapasitas layanan *stevedoring* dan *forwarding*.

Layanan pergudangan: Pergudangan baru di pelabuhan, termasuk pusat distribusi baru/peritel sebagai paket layanan dengan layanan angkutan laut dan transportasi darat.

Biaya angkutan laut dan harga komoditas: biaya angkutan laut berkontribusi 15%-19% terhadap harga komoditas, dengan sumbangan biaya transportasi darat lebih rendah, yakni 30%-35% terhadap harga komoditas. Rerata, harga komoditas turun 10%-20%.(Sumber: Analisis ITS, 2017).

Pembangunan konektivitas maritim sudah menjadi kebutuhan dasar dan utama bagi kepentingan strategis Indonesia, terutama dalam hal hubungan antar negara di kancan regional dan Internasional. Dengan adanya konektivitas maritim ini, Indonesia bisa memantapkan perannya sebagai titik penghubung jaringan ekonomi dunia. Terlebih didukung dengan keuntungan lokasi geografis, yang terletak di antara dua samudera Hindia dan Pasifik.

Jika Indonesia mampu menjadi penghubung dalam jaringan ekonomi dunia, maka secara strategis, pengaruh Indonesia dalam percaturan geostrategi dan geopolitik akan semakin meningkat, karena itu, konektivitas maritim tidak hanya untuk kepentingan politik dan ekonomi, tapi juga sudah menjadi kebutuhan strategis Indonesia

Permasalahan bangsa selama ini yang sering sekali diangkat isunya adalah Pembangunan maritim di Indonesia ini yang tidak merata masih bersifat sporadis dan parsial .Ada kerentanan wilayah yang begitu tinggi tingkat kemajuan perekonomiannya dan ada daerah-

daerah yang sangat tertinggal. Bahkan dalam dua pemerintahan sebelumnya pada masa pemerintahan Gus Dur dan Megawati belum terwujud secara nyata tentang kemajuan maritim, pemerintahan telah mendirikan lembaga setingkat menteri kelautan dan perikanan sudah dibentuk Kementerian yang khusus untuk menangani masalah ini meskipun hasilnya ternyata kurang maksimal.

Penyebab terjadinya tidak meratanya wilayah pembangunan adalah karena Negara ini merupakan Negara kepulauan dimana jarak antara satu pulau ke pulau lainnya sangat jauh. Biaya transportasi sangat tinggi. Inilah yang menyebabkan harga-harga barang atau harga-harga komoditi antara satu pulau dan pulau lainnya menjadi berbeda jauh.

Semua orang sudah tahu bahwa di Indonesia Timur seperti di Papua dan Maluku harga dari beberapa komoditi bisa mencapai dua kali lipat dari harga di Jawa. Apalagi di daerah pedalaman Papua dan beberapa daerah lain dimana harga Semen sebagai bahan bangunan mencapai harga di atas Rp. 300.000 rupiah per zak. Bahkan harga setoples kue Lebaran/ Natal yang di Jabotabek sekitar Rp.40.000 per toples, di Jayapura harganya tidak kurang dari Rp. 300.000/ toples. Kalau melihat harga-harga barang yang setinggi itu, bisa dibayangkan betapa sulitnya dan betapa mahalnyanya upaya membangun daerah-daerah yang jauh dari pusat pemerintahan.

Semua ini dapat terjadi karena satu hal yaitu **mahalnyanya biaya transportasi yang dibebankan pada komoditi-komoditi penting tersebut**. Dan inilah akar masalah yang harus dipecahkan pemerintah pusat. Salah satu solusinya **adalah Tol Laut yang membentang dari pulau Sumatera hingga Papua**. Tol Laut yang dimaksud bukanlah sebuah jalan raya yang terdiri dari jembatan-jembatan panjang yang menghubungkan pulau-pulau tersebut, juga bukan jalan-jalan bawah laut yang menghubungkan pulau-pulau tersebut. Program Tol Laut yang dimaksud adalah armada besar kapal-kapal laut yang secara simultan berlayar dari pulau Sumatera menyinggahi pulau Kalimantan, Jawa, Sulawesi, Maluku hingga Papua dan kembali lagi dengan rute yang sama secara berkesinambungan.

Bila sebelumnya selama ini sebuah kapal berlayar menuju Indonesia Timur biasanya pemilik kapal atau perusahaan kapal tersebut

harus memperhitungkan keuntungan pelayarannya berdasarkan barang-barang apa yang dimuat ke dalam kapal. Kalau tidak / belum penuh muatannya maka kapal tidak akan berangkat ke tempat tujuan karena takut merugi. Tetapi dengan ‘Tol Laut’ ini kapal-kapal akan selalu berangkat sesuai jadwalnya sehingga akan menciptakan sebuah ‘jalan’ yang sangat panjang dari Sumatra hingga Papua, sehingga dapat dimanfaatkan oleh pelaku-pelaku ekonomi secara maksimal untuk kepentingan bisnisnya.

Bila semakin lama semakin banyak para pelaku ekonomi yang menggunakan Tol Laut ini, maka pengelola Tol Laut akan mendapatkan keuntungan yang memadai, sehingga mampu menutupi kebutuhan biaya operasionalnya dan lancarnya logistik antar pulau.

Salah satu target yang akan dicapai oleh program ini adalah menurunnya biaya transportasi dari berbagai komoditi/ barang-barang kebutuhan masyarakat. Dan bila itu tercapai maka Program Pemerataan Pembangunan dari pemerintah pusat akan bisa diwujudkan secara bertahap dan terarah.

Konsep ini sudah diterapkan di beberapa Negara, dengan istilah **Rute Mother Vessel** dan **Hub-Spoke**. Visi Jokowi yaitu targetnya memotong biaya transportasi barang sehingga rakyat Indonesia Timur bisa mendapatkan barang dengan harga yang lebih murah dan akhirnya dapat mengurangi kesulitan mereka dalam upaya membangun daerahnya.

Tol Laut yang digagas Jokowi merupakan salah satu tonggak / milestones dalam sejarah kemaritiman Indonesia. Kebijakan Tol Jokowi merupakan arahan yang perlu diambil untuk merealisasikan impian tersebut. Segala kebijakan pada umumnya harus memberikan peluang bahkan sekaligus menumbuh kembangkan Kehidupan Nasional yaitu Kehidupan Berbangsa, Bernegara dan Bermasyarakat. Sesuatu yang tidak hidup akan statik, bahkan pada gilirannya akan mati. Kehidupan Nasional itu mencakup berbagai aspek yaitu kehidupan Ideologi, Politik, Ekonomi, Sosial Budaya dan Hankam dalam suatu Negara yang memiliki pemerintahan yang berdaulat, penduduk yang membentuk bangsa dan wilayah Negara yang berdaulat.

Pembangunan Transportasi Laut (jalur transportasi di laut/jalan-tol laut) Jokowi merupakan *mile stone* baru dalam perkembangan kemaritiman Indonesia. Dalam perkembangan sejarahnya ‘Deklarasi Juanda’ menyatakan Indonesia sebagai Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) yang mengklaim wilayah laut sebagai satu kesatuan dengan daratan. Dengan Transportasi Laut memberikan kemampuan merajut kesatuan geopolitik, sehingga memberikan kesempatan berkembangnya implementasi butir ‘Persatuan’ dalam Pancasila. Di samping itu dengan Tol Laut diharapkan memberikan pemerataan penyebaran logistik dengan harga yang ekonomis sehingga memberikan peluang dalam menghidupi Pancasila butir ‘Keadilan Sosial’.

Berkembangnya kehidupan politik hanya dimungkinkan melalui proses demokrasi. Sistem yang bersifat diktator akan statik dan pada saatnya usang sehingga tidak akan mampu bertahan hidup. Politik merupakan hulu dari segala keputusan yang dituangkan dalam bentuk undang-undang atau hukum. Hukum merupakan produk dari politik, namun sekali hukum sudah ditetapkan, maka permainan politik harus tunduk pada aturan hukum. Aturan ini akan menjadi rambu-rambu bagi organ lain (ekonomi, sosial budaya dan Hankam) dalam menumbuhkembangkan kehidupan nasional. Pertumbuhan demokrasi yang terlalu cepat/kebablasan dapat menyebabkan pertumbuhan organ lain tidak mampu mengikuti sehingga metabolisme kehidupan menjadi pincang. Sebaiknya pertumbuhan politik yang tidak mampu mengantisipasi pertumbuhan organ lain akan menimbulkan ketertinggalan, pengaturan/hukum. Berkembangnya teknologi informasi misalnya yang sangat cepat membuat banyak negara ketinggalan dalam mengantisipasi pengaturannya sehingga harus menanggung dampaknya. Inilah perlunya keseimbangan metabolisme politik, ekonomi, sosial-budaya dan Hankam.

Metabolisme merupakan tindak balas kimia yang berlaku dalam sel hidup. Proses metabolisme merupakan asas kehidupan. Metabolisme merujuk kepada semua tindak balas kimia dalam organisma hidup, termasuk pengangkutan bahan dari dan ke sel berlainan.

Konsep Tol Laut yang dirancang memberikan tonggak sejarah dalam perkembangan politik baik dalam negeri maupun luar negeri. Politik Laut Internasional telah dituangkan dalam berbagai Hukum Laut Internasional seperti UNCLOS I, II, III, ZEE dan sebagainya. Dalam negeri juga telah dituangkan dalam Undang-undang Kelautan No. 1/1973.

Berkembangnya perekonomian nasional menjadi persyaratan hidup matinya suatu bangsa, karena dari perekonomian penduduk dapat hidup. Kehidupan perekonomian ditopang oleh sumber daya alam, sumber daya manusia, sumber daya teknologi. Sumber daya alam darat dalam bentuk mineral, akan makin menipis, demikian juga lahan pertanian dan perkebunan darat perlu diperluas dengan sumber daya laut yang *renewable*. Laut memberikan prospek yang lebih luas dalam penyediaan sumber daya alam, mineral, protein, karbohidrat, energi dan sekaligus jalur transportasi cargo yang lebih murah. Sumber pendapatan dari pertumbuhan ekonomi laut dapat melipatgandakan pertumbuhan ekonomi yang ada sehingga diharapkan mampu memberikan lapangan pekerjaan yang lebih luas.

Tol Laut akan memberikan perluasan kehidupan ekonomi nasional. Dengan pendapatan Negara yang meningkat, maka pembangunan peralatan pertahanan keamanan akan meningkat, demikian juga kehidupan sosial budaya akan meningkat. Kehidupan sosial budaya menjadi akar tumbuh kembangnya kehidupan bermasyarakat. Sejarah membuktikan, kekuatan militer asing yang sangat besar di Vietnam, tidak mampu mengalahkan kekuatan sosial budaya setempat dalam perang Vietnam. Namun sosial budaya yang statik yang ingin dilestarikan tanpa mempertimbangkan kehidupan nasional, dapat menghambat kehidupan organ lain. Kekhawatiran sering timbul, akan hilangnya budaya daerah bila tidak dilestarikan di lain pihak jangan sampai fanatisme budaya daerah menimbulkan kultus kedaerahan, yang dapat mengurangi rekatnya persatuan bangsa.

Tol Laut memberikan perluasan pandangan akan sisi Hankam. Suatu perubahan yang menimbulkan dampak psikologi perlu dipertimbangkan, sebagaimana telah terjadi pada pemisahan Polri dan

TNI. Lahan keamanan masyarakat yang semula ditangani TNI, dengan adanya Babinsa, sampai ABRI masuk desa, beralih ke Polri Hal ini dapat menimbulkan friksi di level pelaksana/ akar rumput. Demikian juga lahan Angkatan Laut, dalam menjaga keamanan perlu ditangani oleh penegak hukum yaitu Polri. Angkatan Laut bukan penegak hukum, tapi penegak kedaulatan di wilayah laut. Tumpang tindih perlu dihindari. Adanya Bakorkamla sebagai wadah koordinasi tidak memberikan penyelesaian hukum bila terjadi pelanggaran hukum di laut. Pemerintah telah membentuk Bakamla/Badan Keamanan Laut yang tugasnya menjaga keamanan dan penegakan hukum laut di Indonesia.

Perlu dipahami bahwa laut bukan identik dengan kesulitan dan kemiskinan tetapi merupakan sumber kesejahteraan. Selain itu, pengelolaan sumber daya laut secara tepat juga akan membantu untuk mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Kita perlu melakukan perbaikan regulasi dan tata kelola sumber daya dan ekosistem laut secara berkelanjutan serta berkeadilan. Selain budaya dan pengelolaan sumber daya laut, pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim menjadi point yang penting untuk diperhatikan tolok ukur dalam pencapaian visi poros maritim.

Infrastruktur ditujukan pada pengembangan inovasi teknologi maritim seperti material, radar pengawas pantai dan militer, radar pengatur lalu lintas udara dan teknologi informasi dan komunikasi. Fokus lainnya yang perlu dikembangkan yaitu kerjasama bidang kelautan dan diplomasi maritim. Kerjasama ini bisa dilakukan secara bilateral, regional dan internasional serta transfer of knowledge dari lembaga penelitian untuk mendukung peningkatan kapasitas diplomasi. Untuk memantapkan, Indonesia perlu membangun kekuatan pertahanan maritim dan sumber daya manusia dan infrastruktur teknologi kelautan.

3.2. Pilar Sumber Daya laut Dan Pengembangan Industri Maritim

Badan Umum Milik Swasta (BUMS) dibedakan dua jenis yaitu badan usaha swasta dalam negeri dan badan usaha swasta asing. Badan usaha swasta dalam negeri adalah badan

usaha yang modalnya dimiliki oleh pihak masyarakat dalam negeri. Sedangkan arti dari badan usaha swasta asing adalah badan usaha yang modalnya dimiliki oleh pihak masyarakat asing.

Beberapa badan usaha swasta bidang galangan kapal sudah membangun kapal perang di Indonesia, kegiatan tersebut terhenti pada tahun 1998 seiring dengan kebijakan pemerintah yang belum berpihak kepada pembangunan maritim. Perusahaan galangan kapal swasta tetap melaksanakan kegiatan dengan membangun kapal-kapal untuk keperluan sipil yaitu kapal niaga, angkutan dan personil.

Pergantian pemerintahan dan perubahan kebijakan pembangunan maritim memberikan harapan yang lebih besar kepada galangan kapal swasta. Galangan kapal swasta di Indonesia yang bergerak pada bidang produksi dan perbaikan kapal mencapai ratusan perusahaan, beberapa **diantaranya bergabung mendukung kebutuhan Alutsista TNI AL** pada bidang pembangunan KRI. Perusahaan galangan kapal swasta di Batam PT.Palindo Marine dan PT.Karimun Anugerah Sejati memiliki pengalaman membangun kapal cepat pesanan TNI AL yang dilanjutkan dengan kontrak pembangunan kapal cepat saat ini.PT.Palindo Marine sudah beroperasi membangun dan memperbaiki kapal sejak 35 tahun yang lalu. Galangan ini dikelola dengan manajemen yang baik sehingga terus berkembang mengikuti kebutuhan pasar dan ikut serta mendukung kebutuhan alutsista TNI AL, dalam hal pembangunan KRI. Prestasi dan kualitas produksi perusahaan ini, merupakan bagian dari pertimbangan diterimanya sebagai mitra kerja TNI AL selain PT.Palindo Marine, satu perusahaan baru yang memiliki kualitas produksi yang baik adalah PT.Karimun Anugerah Sejati, dengan lokasi galangan kapal sangat dekat dengan PT.Palindo Marine. Kebijakan pembangunan KCR di dalam negeri terutama pada dua perusahaan tersebut baru dilaksanakan pada tahun 2010, dengan hasil produksi yang sudah digunakan operasi oleh TNI AL yaitu KRI Celurit, KRI Kujang, KRI Baladau, KRI Alamang, KRI Suric, KRI Siwar dan KRI

Parang. Deklarasi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dengan agenda pembangunan difokuskan pada lima pilar utama yaitu:

Pertama, membangun kembali budaya maritim Indonesia.

Kedua, menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama.

Ketiga, memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur maritim dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik, industri perkapalan dan pariwisata maritim.

Keempat, menerapkan diplomasi maritim melalui usulan peningkatan kerjasama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti: pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara, bukan memisahkan.

Kelima, membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggungjawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim.

Pada ayat (2) pasal 20 UU No. 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara dinyatakan bahwa segala sumber daya nasional yang berupa sumber daya manusia, sumber daya alam dan buatan, nilai-nilai teknologi, dan dana dapat didayagunakan untuk meningkatkan kemampuan pertahanan negara yang diatur lebih lanjut dengan aturan pemerintah. Galangan kapal swasta merupakan sumber daya buatan yang dapat mendukung industri pertahanan bidang maritim, diantaranya adalah galangan kapal swasta PT. Karimun Anugerah Sejati dan PT. Palindo Marine di Batam. Peranan kedua perusahaan swasta tersebut pendukung pembangunan kapal-kapal Angkatan Laut. Kapal perang Republik Indonesia (KRI) yang dimiliki TNI AL idealnya berjumlah 274 KRI, untuk menjaga dan mengamankan perairan yurisdiksi Nasional Indonesia. Sampai tahun 2024, pencapaian program MEF diharapkan dapat memenuhi target 190 KRI. UU No.16 Tahun 2012 mendefinisikan Industri Pertahanan sebagai industri nasional yang terdiri dari BUMN dan BUMS baik yang ditetapkan oleh

pemerintah untuk sebagian atau seluruhnya menghasilkan alat peralatan pertahanan dan keamanan, jasa pemeliharaan untuk kepentingan strategis di bidang pertahanan dan keamanan yang berlokasi di wilayah NKRI.

Berdasarkan UUD 1945 pasal 33, bidang-bidang usaha yang diberikan kepada pihak swasta adalah mengelola sumber daya ekonomi yang bersifat tidak vital dan strategis. Menurut Permenhan No. 39 Tahun 2015, pemberdayaan dan pendayagunaan Industri Pertahanan dalam mendukung pembangunan MEF TNI diwujudkan untuk menjamin pemenuhan kebutuhan Alutsista dan Alat Peralatan Pertahanan dan Keamanan laut secara berkelanjutan. Kepastian pemenuhan Alutsista diperlukan untuk menyusun Rencana Pembangunan Sistem Pertahanan Jangka Panjang sesuai dengan rencana strategis. Industri Pertahanan dapat memberikan kontribusi terhadap pembangunan nasional dan turut berperan serta dalam menggairahkan pertumbuhan industri secara nasional.

Kemampuan pelabuhan dan galangan kapal di Indonesia belum dimanfaatkan secara optimal, karena perusahaan perkapalan dan pelayaran di Indonesia masih didominasi oleh produk kapal impor. Menurut catatan Kementerian Perindustrian, dari total kapal yang beroperasi di perairan Indonesia saat ini, 90 persen merupakan kapal produk impor dan hanya 10 persen saja kapal produk galangan sendiri. Kondisi tersebut disebabkan harga kapal produksi luar negeri 30 persen lebih murah dibandingkan harga kapal produksi di dalam negeri. Sementara itu, menurut data Direktorat Jenderal Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi (IUBTT) Kementerian Perindustrian, pada tahun 2014, Indonesia hanya memproduksi 72 unit kapal dari berbagai jenis dan ukuran. Angka produksi tersebut jauh lebih kecil jika dibandingkan dengan jumlah perusahaan galangan kapal yang ada. Rasio jumlah galangan kapal dengan produksi hanya 1 : 0,8. Ini berarti, secara rata-rata, pada tahun 2014 terdapat 20 persen perusahaan galangan kapal yang tidak membangun kapal baru. PT. Palindo Marine

Shipyards adalah sebuah perusahaan galangan kapal di Pulau Batam dengan jarak terdekat ke Singapura. Perusahaan ini memproduksi kapal dari berbagai jenis dan ukuran dengan menggunakan bahan baku utama GRP (sandwich), baja, dan aluminium. Selama 20 tahun beroperasi, PT. Palindo Marine Shipyards telah memproduksi sekitar 200 unit kapal berbagai tipe dan ukuran. Sejak tahun 2007, perusahaan ini berhasil mengembangkan produksi kapal cepat dan kapal feri. Pelanggan utama yaitu perusahaan pelayaran di Indonesia, Malaysia, dan Thailand. Selain itu, PT. Palindo Marine Shipyards memproduksi kapal pesanan dari badan-badan pemerintah di Indonesia seperti: Angkatan Laut, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Kehutanan, SAR, serta lembaga lainnya (Indec, 2015). PT. Palindo Marine memiliki fasilitas seluas 70.000 m² yang masih direncanakan untuk berkembang kembali. Fasilitas yang ada sekarang mampu memproduksi enam unit kapal baja aluminium sepanjang 40 meter per tahunnya.

Peningkatan kapasitas produksi dapat dilakukan dengan menambah workshop. Saat ini, PT. Palindo Marine telah melakukan perluasan workshop yang memungkinkan kapasitas produksi perusahaan menjadi 53 kapal per tahun. Tingkat kesiapan teknologi produk PT. Palindo Marine dilakukan pada tiga produk kapal terbaru. Analisa ini dilakukan dengan membandingkan indikator yang ada pada tiap level kesiapan teknologi dengan kondisi masing-masing produk kapal laut PT. Palindo Marine. KRI Celurit 641 dan KRI Kujang 642 merupakan jenis kapal cepat rudal. KCR 40 adalah prestasi terbesar Palindo Marine. Desain kapal ini dikerjakan bersama-sama dengan SDM ITB dan ITS untuk memenuhi requirement TNI-AL. Bahan dasar yang dipakai adalah perpaduan baja aluminium. Bagian lambung terbuat dari baja khusus High Tensile Steel dari Krakatau Steel, sedangkan bagian atas memakai aluminium yang ringan sehingga kecepatan kapal bisa dioptimalkan. Dengan panjang 44 m, kecepatan yang mampu dicapai adalah 30 knot. Sistem pendorong yang dipakai adalah

fixed propeller lima daun. Sistem senjata yang digunakan adalah dua unit senapan mesin kaliber 20 mm, 30 mm enam laras, Sensor Weapon Control(Sewaco), serta peluru kendali 2 set rudal C-705. PT.Karimun Anugerah Sejati (PT. KAS) berlokasi di Tanjung Uncang, Batam; dioperasikan dengan sistem perusahaan yang menilai kebutuhan pasar pengguna. Untuk memaksimalkan desain kapal yang dibuat, PT. KAS memperkerjakan satu tenaga luar sebagai desainer tetap.

Sebagai perusahaan yang tergolong baru dibandingkan dengan PT. Palindo Marine, perusahaan ini mengalami kemajuan pesat. Saat ini sedang menambah area workshop agar dapat memiliki kapasitas yang memadai. Area produksi yang baru dalam tahap penyempurnaan akan sangat mendukung dan memperlancar pembangunan kapal.Kemampuan galangan kapal PT. KAS Batam yang baru beroperasi dalam waktu lima tahun terakhir dalam bidang pembangunan kapal perang, hasil produksinya memenuhi persyaratan yang diperlukan TNI-AL. Hal ini sudah diwujudkan dengan selesainya KRI Sidat dan KRI Terapang serta tidak terlepas dari manajemen perusahaan yang menggunakan standar kelas Bureau Veritas(BV) untuk menyelesaikan produksi kapal. Kerja sama dengan perusahaan pendukung material cukup baik dan memiliki tenaga desainer luar sebagai tenaga tetap dalam perusahaan, didukung sarana workshop dengan area yang cukup luas.

Secara umum, PT. KAS Batam mampu membangun kapal dengan tipe lebih besar pada bidang platform kapal dan harus bekerja sama dengan pihak lain yang menguasai bidang sewaco.Saat ini, di Indonesia terdapat sekitar 250 perusahaan galangan kapal termasuk perusahaan fabrikasi struktur lepas pantai (offshore structure), fabrikasi bahan, mesin dan peralatan kapal, serta perusahaan jasa desain, teknik, survei, inspeksi dan konsultasi kemaritiman. Dari jumlah tersebut, mayoritas galangan kapal berlokasi di wilayah Batam, Provinsi Kepulauan Riau dengan proporsi seperti disajikan dalam gambar berikut.

Industri galangan kapal di Indonesia paling banyak beroperasi di wilayah Batam, Provinsi Kepulauan Riau yaitu 108 unit galangan atau 43% dari total perusahaan galangan kapal di seluruh Indonesia. Sementara itu, di Pulau Jawa terdapat 98 unit galangan (39%) dan sisanya 44 unit (18%) berada di luar wilayah Batam dan Pulau Jawa.

Sementara itu, menurut data Kementerian Perindustrian, perusahaan galangan kapal di Indonesia terdapat sebanyak 90 perusahaan. Galangan kapal yang dimaksud adalah perusahaan yang fokus pada layanan docking, new ship building, ship repair, ship maintenance, dan ship conversion.

Dari jumlah tersebut, sebanyak 23 perusahaan galangan berlokasi di Batam, dan selebihnya tersebar di 14 lokasi lain.

Berdasarkan status perusahaannya, galangan kapal di Indonesia meliputi perusahaan galangan kapal Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sebanyak empat perseroan yaitu, PT. Penataran Angkatan Laut (PAL) Indonesia (Persero) di Surabaya, PT. Dok dan Perkapalan Surabaya (DPS) di Surabaya, PT. Dok dan Perkapalan Koja Bahari (DKB) di Jakarta, PT. Industri Kapal Indonesia (IKI) di Makassar. Perusahaan galangan kapal swasta, terdiri dari, perusahaan PMA (Penanaman Modal Asing), perusahaan PMDN (Penanaman Modal Dalam Negeri), perusahaan joint ventura (kerja sama perusahaan asing dan perusahaan domestik).

Untuk memadukan kerjasama dan koordinasi yang lebih baik perlu adanya peningkatan sinergitas. Menurut Covey, sinergitas sebagai kombinasi atau paduan unsur atau bagian yang dapat menghasilkan keluaran lebih baik dan lebih besar daripada dikerjakan sendiri-sendiri, selain itu gabungan beberapa unsur akan menghasilkan suatu produk yang lebih unggul. Oleh sebab itu, sinergitas dalam pembangunan berarti keterpaduan berbagai unsur pembangunan yang dapat menghasilkan keluaran lebih baik dan lebih besar. Covey menambahkan sinergitas akan mudah terjadi bila komponen-komponen yang ada mampu berpikir sinergi terjadi kesamaan pandang dan saling menghargai. Indonesia sebagai

negara maritim memiliki visi dan misi sebagai Poros Maritim Dunia.

Pembahasan Pembangunan maritim tidak dapat dipisahkan dari Industri Pertahanan dalam negeri yang terdiri dari BUMN dan BUMS untuk membangun armada kapal niaga dan kapal perang BUMS memiliki peluang besar dengan adanya program MEF TNI AL yang memerlukan banyak KRI didukung kebijakan pemerintah dengan adanya UU tahun 2012 tentang Industri Pertahanan yang mengutamakan komponen dalam negeri.

Pemenuhan MEF juga diarahkan untuk mendukung Lima Pilar Utama Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia. Pilar pertama, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia. Sebagai negara yang terdiri atas 17 ribu pulau, sementara 4000 pulau belum diakui secara internasional, bahwa bangsa Indonesia harus menyadari dan melihat dirinya sebagai bangsa yang identitasnya, kemakmurannya, dan masa depannya, sangat ditentukan oleh bagaimana Indonesia mengelola menjaga keamanan laut dan samudera.

Pilar kedua, komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama. Pilar ketiga, komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut dalam, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim. Pilar keempat, agenda pembangunan adalah diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan.

Pilar kelima, Poros Maritim Dunia adalah membangun kekuatan pertahanan maritime untuk Menjaga kedaulatan dan kekayaan maritim. Indonesia juga berkepentingan untuk ikut menentukan masa depan Kawasan dan Samudra Pasifik, serta menginginkan situasi di kedua kawasan samudera itu tetap damai dan aman bagi perdagangan dunia, bukan dijadikan ajang perebutan

sumber daya alam, pertikaian wilayah, dan supremasi maritim.

Analisis SWOT, merupakan singkatan dari Strength (kekuatan), Weakness (kelemahan), Opportunity (peluang), Threat (ancaman) merupakan alat analisis yang mendasarkan kepada kemampuan melihat kekuatan baik internal maupun eksternal yang dimiliki perusahaan disbanding perusahaan pesaing. Tujuannya adalah untuk melakukan analisis situasi atau kondisi, sehingga dapat merumuskan strategi perusahaan dalam persaingan mendapatkan pesanan pembangunan kapal dipasaran.

Analisis SWOT dilaksanakan dengan perhitungan bobot dan rating perusahaan, dengan hasil posisi kedua perusahaan berada pada kwadrant pertama yaitu kombinasi kekuatan dan peluang yang harus ditindaklanjuti untuk meraih kesuksesan.

Kemampuan PT.Palindo Marine

Analisis penelitian menggunakan metode SWOT yang dibagi dalam empat bagian: Kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman. Menurut Rangkuti (2006) bahwa analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi organisasi berdasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan dan peluang, namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan dan ancaman. Analisis SWOT berdasarkan informasi dari faktor yang memengaruhi untuk membandingkan faktor eksternal yang terdiri dari peluang dan kendala serta faktor internal yang terdiri dari kekuatan dan kelemahan, maka selanjutnya informasi tersebut dimanfaatkan dalam model kuantitatif perumusan strategi dengan model analisis matrik SWOT.

Hasil perhitungan SWOT, berada pada kuadran satu pada area Growth Oriented Strategy. Strategi yang harus disusun yaitu melanjutkan peningkatan kemampuan SDM perusahaan dengan mengikutkan pada keterampilan dan keahlian tertentu sesuai bidang dan kapasitasnya dalam perusahaan. Strategi dari hasil analisis SWOT tidak semua dipilih untuk dikembangkan. Peluang dan kendala yang mempengaruhi memberikan pilihan strategi

kepada pengambil kebijakan yang dapat menilai strategi alternatif sebagai pilihan perusahaan. Strategi untuk meningkatkan kemampuan industri galangan kapal swasta PT. Palindo Marine dalam mendukung kebutuhan Alutsista TNI AL adalah sebagai berikut. Rumusan Strategi untuk meningkatkan kemampuan industri galangan kapal swasta PT. Palindo dalam mendukung industri pertahanan adalah sebagai berikut.

- a. Strategi 1: perusahaan galangan kapal swasta dalam hal ini PT. Palindo Marine tetap melanjutkan peningkatan kemampuan karyawan yang selama ini sudah terealisasi dan menggunakan standar BV untuk pembangunan KRI.
- b. Strategi 2: meningkatkan kerjasama dengan TNI-AL dan Kementerian dalam membangun kapal serta menambah personal yang memiliki keahlian sensor weapon and console;
- c. Strategi 3: melaksanakan perhitungan dan penjelasan yang lebih rinci tentang spesifikasi teknis kapal pada saat seatrialdan setelah operasional untuk memenuhi operasional requirement Sopsal, pemilihan mesin kapal yang tepat dan ketersediaan anggaran.

Kemampuan PT. Karimun Anugerah Sejati

Hasil perhitungan SWOT menempatkan perusahaan berada pada kuadran satu pada area Growth Oriented Strategy sehingga strategi yang harus disusun yaitu yaitu menambah sarana dan prasarana produksi dan mengambil peluang dari program pengadaan kapal TNI-AL. Strategi untuk meningkatkan kemampuan industri galangan kapal swasta PT. Karimun Anugerah Sejati dalam mendukung Alutsista TNI AL adalah sebagai berikut.

- a. Strategi 1: perusahaan galangan kapal swasta dalam hal ini PT. Karimun Anugerah Sejati tetap konsisten menggunakan standar BV untuk pembangunan KRI.
- b. Strategi 2: melengkapi sarana prasarana workshop, meningkatkan kinerja karyawan, dan mengecek kualitas produksi secara berkala.

- c. Strategi3: mengantisipasi perhitungan detail tentang spesifikasi teknis kapal pada saat seatrial dan setelah operasional untuk memenuhi operasional requirement Sopsal serta pemilihan mesin kapal yang tepat berdasarkan alokasi anggaran.

3.3. Pilar Kebijakan Pertahanan dan Keamanan Maritim

Kepemerintahan Presiden Jokowi Widodo telah menetapkan kebijakan kemaritiman nasional melalui konsep Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Konsep ini disampaikan Presiden Jokowi Widodo pada Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) ke-9 East Asia Summit (EAS), 13 November 2014. Melalui konsep PMD maka agenda pembangunan nasional akan difokuskan pada lima pilar utama (www.kemenlu.go.id, diakses pada 10 April 2016), yaitu :

- a. Membangun kembali budaya maritim Indonesia.
- b. Menjaga sumber daya laut dan menciptakan kedaulatan pangan laut dengan menempatkan nelayan pada pilar utama.
- c. Memberi prioritas pada pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik, industri perkapalan, dan pariwisata maritim.
- d. Menerapkan diplomasi maritim, melalui usulan peningkatan kerja sama di bidang maritim dan upaya menangani sumber konflik, seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut dengan penekanan bahwa laut harus menyatukan berbagai bangsa dan negara dan bukan memisahkan.
- e. Membangun kekuatan maritim sebagai bentuk tanggung jawab menjaga keselamatan pelayaran dan keamanan maritim. Pada dasarnya, kelima pilar PMD tersebut meliputi aspek budaya, ekonomi, konektivitas, diplomasi, dan keamanan maritim

Keamanan (security) pada dasarnya merupakan upaya mengelola elemen ancaman (threat elements) dengan suatu tujuan akhir terciptanya lingkungan kehidupan pada negara maupun tataran individu yang terbebas dari segala bentuk ancaman (Buzan, 2007).

Rumusan keamanan telah dikembangkan oleh para ahli, mulai dari pendekatan realisme, liberalisme, sosial konstruktifisme, keamanan manusia, dan lain sebagainya. Collins (2010), menyatakan bahwa sekalipun telah dirumuskan berbagai macam pendekatan dalam ‘keamanan’ tetapi secara garis besar, keamanan adalah sesuatu yang berkaitan dengan kebertahanan diri (survival) terhadap berbagai ancaman.

3.4. Hambatan Kebijakan Politik Poros Maritim

Hakikat ancaman sendiri dapat ditinjau dari berbagai macam sudut pandang dimana sangat tergantung kepada bagaimana cara pandang suatu entitas memandangnya.

Menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia merupakan salah satu visi pemerintahan Joko Widodo. Sebab itu, berbagai upaya dilakukan untuk membangun konektivitas di wilayah geografis Indonesia yang merupakan jalur perdagangan strategis. Setidaknya ada empat tantangan yang dihadapi.

Pertama, Sumber Daya Manusia yang belum memiliki dan mengembangkan budaya maritim, termasuk pendidikan.

Kedua, meningkatnya permintaan pengguna jasa angkutan penyeberangan dikarenakan pertumbuhan ekonomi dan stabilitas keamanan nasional. Namun, hal ini tidak ditunjang dengan ketersediaan kapal yang memadai. Pembangunan kapal memakan waktu yang lama. Bila membeli kapal bekas, risiko yang timbul cukup besar. (Marketeers Club, Rabu (11/3/2015).

Katiga, tantangan terkait ukuran dan jumlah kapal yang sesuai dengan populasi wilayah dan cuaca. Kondisi alam yang tidak bersahabat juga menjadi tantangan bagi aktivitas penyeberangan kapal di laut. Kapal kerap kali tidak jadi berangkat karena ukurannya tidak mampu menghadapi tingginya gelombang laut. Diperlukan kapal dengan ukuran yang lebih besar. Bila kapasitas kapal ditingkatkan, diharapkan harga satuan menurun.

Keempat, tantangan berupa lahan terbatas yang terkait dengan jumlah dermaga dan area parkir kendaraan siap muat di pelabuhan dan kondisi dermaga di daerah-daerah yang tidak begitu optimal.

Selanjutnya beberapa peneliti mengemukakan:

Bandoro (2013) menyebut ancaman sebagai segala jenis hal baik yang bersifat masih dalam potensi maupun bentuk aktifitas yang mengancam kedaulatan, keutuhan, dan termasuk upaya mengubah hakikat suatu negara berdaulat baik yang datang dari luar maupun dalam wilayah negara.

Sementara itu Buzan (2007) melihat ancaman sebagai segala sesuatu yang memungkinkan terganggunya dan terpengaruhinya obyek tereferensi. Sehingga bersama dengan Wilde dan Waever, Buzan (dalam Buerger, 2014) menjelaskan ‘ancaman’ dapat dikonstruksi kedalam rangkaian pengakuan (a series of claims) yang menyatakan suatu pernyataan yang generik terkait dengan perlindungan terhadap suatu rujukan obyek tertentu. Oleh karena itu, konstruksi ancaman biasanya disertai dengan usulan upaya untuk mengatasinya dalam kondisi ekstrem usulan upaya tersebut akan melibatkan kekuatan militer yang dapat mengurangi bahkan menghapuskan hak-hak kebebasan sipil.

Menurut David (2013) menyatakan ancaman merupakan sesuatu yang direferensikan oleh suatu organisasi oleh karena dapat mempengaruhi keberlanjutan suatu eksistensi maupun operasi organisasi sehingga menjadi pusat perhatian dan perlu diatasi secara seksama. Selain ancaman, maka suatu entitas perlu memperhatikan pula peluang (opportunity) yang muncul dari lingkungan strategis yang melingkupinya. Ohmae (2005) mengaitkan peluang dengan proses globalisasi, sehingga memandang peluang sebagai terbukanya berbagai kesempatan akibat proses perubahan dinamika kawasan dan global yang seyogyanya ditangkap oleh Negara-bangsa untuk mencapai kepentingan nasional dan memperkuat komposisi kekuatan nasionalnya. Sedangkan David (2013) menjelaskan peluang sebagai berbagai kesempatan yang muncul dan bersifat potensi pada suatu kurun waktu tertentu dan sangat perlu disikapi oleh suatu organisasi secara seksama. Dari penjelasan tersebut dapat dianalisis mengenai kerentanan keamanan laut dan ancaman diatas, maka diterapkan didalam konteks poros maritim menjadi sebuah konsep mengenai keamanan maritim (maritime securities). Buerger (2014) menyebut keamanan maritime menjadi semacam “buzzword” di masa kini karena berbagai pihak tidak cukup menjelaskan apa yang dimaksud dan dituju mengenai hal tersebut. Terminologi keamanan maritim memberikan berbagai makna yang sangat beragam terhadap orang maupun

organisasi tergantung bagaimana kepentingan organisasi, ataupun bias politik dan ideologi. (Rahman, 2009)

Pemerintahan Kabinet Kerja yang dipimpin Joko Widodo (Jokowi) dalam 4 tahun terakhir terus meningkatkan alat utama sistem senjata (alutsista). Tak sia-sia, lembaga pemeringkat kekuatan militer dunia, Global Firepower (GPF) dalam laporannya bertajuk 2019 Military Strength Ranking, menyebutkan Indonesia berada di urutan ke-15 dari 137 negara. Posisi Indonesia bahkan disebut setingkat di atas Israel yang berada di posisi ke-16.

Terkait dengan pertahanan negara meliputi alutsista, Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) 2015-2019 mengalokasikan Rp 75 triliun untuk belanja alutsista. Kemudian juga mendukung anggaran Pertahanan dan TNI sebesar 106 Triliun pada tahun 2016. Besarnya alokasi anggaran tersebut tak lain untuk memperkuat keamanan maritim dan pertahanan Indonesia termasuk dengan memodernisasi dan pengadaan beberapa alutsista untuk semua matra (angkatan). Di antaranya Tank Leopard, Rudal Arhanud, Pesawat F-16, Pesawat CN 235 MPA, Kapal Fregat RI RE Martadinata, hingga Kapal latih KRI Bima Suci. Selain itu, ada pula Meriam Caesar 155 dari Prancis, Roket Astros buatan Brasil, dan Meriam GS M109 buatan Belgia.

Pemerintahan Kabinet Kerja yang dipimpin Jokowi juga mendorong agar industri pertahanan di dalam negeri dapat terus berperan aktif dengan meningkatkan produksi dan kualitas. Kementerian Pertahanan mencatat rekapitulasi penjualan produk industri pertahanan atau ekspor Indonesia ke sejumlah negara mencapai US\$ 284,1 juta atau setara Rp 4,5 triliun hanya pada kurun waktu 2015-2018.

PT Dirgantara Indonesia (Persero) atau PTDI, salah satu BUMN Indonesia, menjadi penyumbang nilai ekspor industri pertahanan dengan angka penjualan sebesar US\$ 161 juta. Ekspor PTDI antara lain meliputi CN-235 sebanyak 2 unit ke Senegal, 3 unit NC-212 ke Vietnam, dan 2 unit NC-212 ke Thailand. Di sisi lain, PT Lundin juga melakukan ekspor ke Rusia dan Swedia dengan produk berupa kapal Sea Rider senilai US\$ 3,6 juta. Torehan positif juga diperlihatkan BUMN lainnya yang *concern* membuat alutsista, yakni PT PAL (Persero) yang

membukukan nilai ekspor sebesar US\$ 86,9 juta ke Filipina dengan produk berupa 2 unit kapal Strategic Sealift Vessel (SSV).

Dukungan BUMN bidang manufaktur alutsista lainnya, yakni PT Pindad (Persero) juga banyak mengeksport di antaranya produk panser Anoa, kendaraan tempur, senjata, dan amunisi untuk memenuhi kebutuhan sejumlah negara di Asia Tenggara, Afrika, Uni Emirat Arab, Korea Selatan, Nigeria, dan Timor Leste. Di sisi lain terkait program pengamanan perbatasan, pemerintah telah membangun Jalan Inspeksi dan Patroli Perbatasan (JIPP) dan Jalan Administrasi (JA) di Kalimantan sepanjang 999,5 kilometer (km). Di saat bersamaan, sarana dan prasarana perbatasan darat juga sudah dilengkapi dengan Pos Pengamanan Perbatasan (Pamtas), Border Sign Post (BSP), dan pilar perbatasan. Masih terkait pertahanan dan keamanan, Jokowi juga mendorong peningkatan kesejahteraan dan profesional prajurit TNI. Dalam peningkatan kesejahteraan prajurit, pemerintah telah membangun 241.441 unit rumah negara untuk prajurit. Jokowi juga menyerukan adanya peningkatan kualitas tentara Indonesia, terutama dalam penguasaan teknologi modern persenjataan dan *cyber-crime* atau *cyber-war*.

Hal ini dapat dianalisis data "di bidang pertahanan, peningkatan kualitas SDM (sumber daya manusia), pengembangan kualitas SDM TNI sangat diperlukan dalam perkembangan konflik kawasan. Terutama dalam hal penguasaan teknologi persenjataan dan *cyber* karena ke depan perangnya adalah perang teknologi," ujar Jokowi. Hal ini Jokowi berkomitmen akan terus meningkatkan sektor pertahanan dan keamanan. Maritim untuk menegakkan kedaulatan negara dan wilayah, dimana dukung oleh kebijakan Jokowi agar kekuatan **militer** Indonesia menuju pada kekuatan yang diperhitungkan strategis dan kualitas dari berbagai ancaman dari luar, khususnya di perbatasan antar negara kawasan.

Saat ini, sumbu dari poros maritim di kawasan Asia Pasifik merupakan bagian dari wilayah dunia yang diprediksi menjadi bagian dari sejarah terbesar politik dan ekonomi dunia pada abad 21 (Rumley, 2005). Kebangkitan ekonomi Asia masih dipimpin oleh Negara-negara, yaitu China, Jepang Korea Selatan dan India (Valli & Saccone, 2015).

Negara-negara ini memiliki sumber daya manusia terbesar dan pasar potensial terbesar di dunia. Menurut *Global Trend 2030*, peta negara-negara di dunia akan berubah pada 2030 (Phillips, 2008). Asia akan mengambil alih Amerika Utara dan Eropa dalam hal kekuatan global, terutama berdasarkan Produk Domestik Bruto (PDB), jumlah penduduk, alokasi militer, dan investasi dalam teknologi (Espas, 2011). Dalam proyeksi ini, Indonesia diprediksi sebagai salah satu negara yang akan mengalami peningkatan kekuatan yang muncul pada tahun 2030 (McKinsey, 2012). Perkembangan ekonomi Indonesia dan kawasan regional memberikan efek pada keamanan nasional, termasuk sektor keamanan maritim. Sebagai salah satu negara ASEAN, Indonesia menjadikan perairan teritorial sebagai peran penting dalam mode konektivitas untuk Asia Pasifik (Heiduk, 2016). Dengan posisinya sebagai jalur transportasi perdagangan dan maritim (Manurung, 2016).

3.5. Strategi Kebijakan Politik Pertahanan dan Keamanan Maritim

Strategi maritim dalam kajian disertasi ini juga diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi studi akademis untuk memperkuat basis analisis kebijakan politik poros maritim. Terdapat beberapa literatur penelitian tentang keamanan maritim, antara lain Chapsos dan Malcolm (2017) yang menjelaskan tentang analisis kebutuhan pelatihan pemain kunci keamanan maritim Indonesia, yang mempertimbangkan bagaimana kemampuan keamanan maritim di Indonesia dapat ditingkatkan kemampuan dan kapasitas dalam pengawasan di wilayah laut Indonesia. Menurut Zhang (2014) menyajikan beberapa hambatan dalam analisis risiko maritim dan mengatasi ketidakpastian transportasi laut dan kekuatan armada laut. Klimov (2015) menjelaskan tentang definisi bahaya dan ancaman di wilayah maritim. Bateman (2010) menyajikan efek ancaman Asia Pasifik terhadap keamanan maritim di Asia Tenggara. Matthews (2016) menyajikan tentang tanggapan Indonesia dalam menolak dan menerima kerja sama multilateral di Selat Malaka untuk membangun stabilitas keamanan maritim. Ramadhani (2015) menyajikan tentang meningkatkan kerja sama untuk

semua aktor di sektor maritim, untuk mengurangi kemungkinan persaingan kekuatan pertahanan negara yang semakin memburuk.

Hal ini juga menurut Lin dan Gertner (2015) menyatakan bahwa wilayah maritim memberikan risiko unik dengan solusi berbeda pada proyeksi pertahanan negara dan berbasis wilayah keamanan laut yang sangat luas. Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia dengan garis pantai sekitar 81.000 km (Astor, et al., 2014). Indonesia memiliki lebih dari 17.000 pulau dan wilayah lautnya (Akhira, et al., 2015) meliputi 5,8 juta km² atau sekitar 80% dari total wilayah Indonesia (Hozairi, et al., 2012). Pertahanan dan Keamanan maritim dipengaruhi oleh tindakan dan pola interaksi antara aktor yang terlibat. Konsep keamanan maritim terletak di antara dua gagasan: 1) kelompok menggunakan kerangka keamanan tradisional, 2) kelompok menggunakan kerangka kerja non-tradisional (Saragih et al., 2016)

Peran strategis Indonesia dan kesadaran akan pentingnya laut untuk memperbaiki perekonomian dan sumber daya dari laut merupakan sebuah kebutuhan mendesak bagi Indonesia, sehingga membutuhkan konsep atau gagasan poros maritim yang akan membawa perekonomian Indonesia kuat dan stabil.

Poros Maritim sendiri merupakan sebuah sistem yang menghubungkan denyut nadi global negara-negara di dunia dan menjadi jalan terpenting dalam kelangsungan hidup perekonomian nasional, regional dan global. Berdasarkan kepentingan nasional tersebut, posisi strategis Indonesia dapat dikategorikan dalam 4 (empat) kelompok besar, antara lain: 1) Indonesia sebagai posisi silang yang strategis (strategic Junction); 2) Indonesia sebagai lahan perikanan yang strategis (strategic fishing ground); 3) Indonesia sebagai potensi bisnis yang strategis (strategic potential bussiness); 4) Indonesia sebagai partner kunci yang strategis (Putra, et al., 2017).

Makna keamanan maritim bagi bangsa Indonesia memiliki empat makna yang strategis, yaitu : 1) sebagai sumber daya alam dan media perekonomian nasional; 2) sebagai sarana pemersatu bangsa; 3) sebagai media pertahanan; 4) sebagai media perhubungan. Perairan Indonesia strategis untuk kegiatan komersial, seperti penangkapan ikan, peletakan kabel kapal selam dan jaringan pipa, eksploitasi minyak dan

gas bumi dan melakukan penelitian ilmiah. Namun, lokasi dan wilayah perairan yang berada dalam wilayah yurisdiksi Indonesia telah membawa negara ini ke berbagai ancaman maritim (Puspitawati, 2017).

Menurut Buerger, ada tiga bidang untuk mengidentifikasi konsep keamanan maritim, seperti: 1) Matriks keamanan maritim, 2) kerangka "sekuritisasi", yang menyediakan sarana untuk memahami bagaimana berbagai ancaman dimasukkan dalam keamanan maritim, 3) teori praktik keamanan dengan mengusulkan untuk memahami tindakan apa yang dilakukan dalam dimensi keamanan maritim (Bueger, 2015). Dimensi keamanan nasional bergantung pada perspektif tradisional yang memandang keamanan nasional sebagai upaya untuk melindungi keberlanjutan negara. Oleh karena itu, Sea Power diwakili oleh TNI-AL sebagai kekuatan dominan di maritim. Dengan demikian, keamanan maritim identik dengan penggunaan kekuatan angkatan laut secara komprehensif.

Ada beberapa ancaman terhadap keamanan maritim, seperti; 1) ancaman kekerasan (pembajakan, sabotase, dan objek-objek penting teror); 2) ancaman navigasi; 3) ancaman sumber daya ikan dan illegal fishing dan hanya pembakar kapal² asing bukanlah suatu strategi yang efektif, juga seperti kerusakan dan pencemaran laut dan ekosistemnya; 4) ancaman kedaulatan (Poerwowidagdo, 2015). Menurut Morris dan Paoli (2018), sejumlah ancaman keamanan maritim dalam konteks non-militer (Non-Combatan) yang sering terjadi di Indonesia antara lain : 1) Illegal Fishing serta beberapa tindak kejahatan terkait didalamnya, yaitu penipuan, penggelapan pajak, transaksi bahan bakar ilegal; 2) Aktivitas penyelundupan dalam lingkaran maritim, yaitu penyelundupan narkoba, penyelundupan manusia, penyelundupan senjata, penyelundupan barang ilegal, penyelundupan produk pertanian dan komoditi sejenis, penyelundupan teknologi; 3) Imigran ilegal; 4) Pembajakan dan tindak kejahatan bersenjata; 5) Terorisme; 6) Ancaman perkembangan teknologi (sistem informasi); 7) Pelanggaran HAM, yaitu tenaga kerja dibawah umur, kesenjangan tenaga kerja, kondisi hidup yang buruk (Morris & Paoli, 2018).

Terdapat beberapa aktor yang terlibat dalam keamanan maritim, seperti (Chapsos & Malcolm, 2017) 1) Kementerian Koordinator

Bidang Kelautan, 2) Kementerian Koordinator Politik, Hukum, dan Keamanan, 3) Badan Keamanan Laut (BAKAMLA), 4) Angkatan Laut (TNI-AL), 5) Kepolisian, 6) Dir. Jendral Perhubungan Laut (Hubla), 7) Dir. Jenderal Bea dan Cukai (Bea dan Cukai), 8) Dir. Jenderal Imigrasi (Ditjenim), 9) Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), 10) Badan SAR Nasional (BASARNAS)

Analisis SWOT adalah teknik yang paling umum yang bisa digunakan untuk menganalisis kasus strategis (Hill & Westbrook, 1997). SWOT adalah alat yang sering digunakan untuk menganalisis lingkungan internal dan eksternal untuk mencapai pendekatan dan dukungan sistematis untuk situasi keputusan (Wheelen & Hunger, 1995). SWOT adalah akronim kekuatan (S), kelemahan (W), peluang (O) dan ancaman (T). Dua faktor pertama (kekuatan dan kelemahan) terkait dengan faktor internal organisasi, sementara peluang dan ancaman mencakup konteks atau lingkungan yang lebih luas dimana entitas beroperasinya kekuatan armada laut, (Collins-Kreiner & Wall, 2007).

Analisis SWOT menunjukkan strategi yang tepat dalam empat kategori SO, ST, WO dan WT. Strategi yang diidentifikasi sebagai SO, melibatkan memanfaatkan peluang dengan menggunakan kekuatan yang ada. ST adalah strategi yang terkait dengan penggunaan kekuatan untuk menghilangkan atau mengurangi efek ancaman. Demikian pula, strategi WO berusaha mendapatkan keuntungan dari peluang yang disajikan oleh faktor lingkungan eksternal dengan memperhatikan kelemahannya. Yang keempat dan terakhir adalah WT, di mana organisasi mencoba mengurangi dampak ancamannya dengan mempertimbangkan kelemahannya (Yuksel & Dagdeviren, 2007).

Faktor Internal pada SWOT Faktor Internal Strength (S) Weakness (W) S1 Posisi Geografis Indonesia W1 Kebijakan yang masih tumpang tindih sesama aktor maritim S2 Bentuk fisik dan luas negara W2 Tingginya angka pengangguran dan kesenjangan sosial di wilayah laut S3 Stabilitas politik yang baik W3 Sebagian besar SDA dikelola pihak asing S4 Pertumbuhan ekonomi yang stabil W4 Tingginya gap pendidikan terhadap masyarakat pesisir S5 Sumber Daya Alam laut yang melimpah W5.

Perkembangan pembangunan yang tidak merata (S6) dengan Bonus Demografi (W6) Pungutan liar, penyalahgunaan kekuasaan, korupsi dari oknum aktor maritim (S7) Kebijakan pemerintah yang berorientasi Maritim (PMD) (W7) Sistem informasi maritim yang rawan terhadap serangan siber S8 Kebijakan Politik Bebas Aktif Negara (W8) Teknologi maritim yang masih terbatas (S9). Karakter dan sejarah sebagai bangsa maritim (W9) Kesejahteraan kru para aktor yang masih terbatas

Tabel 5. Analisis data dari Faktor Eksternal pada SWOT Faktor Eksternal Opportunity (O) Threat (T) O1 Indonesia berpotensi menjadi negara maritim terbesar di dunia T1 Pembajakan O2 Menjadi hegemoni baru di Asia Pasifik T2 Perdagangan manusia dan imigran ilegal O3 Pertumbuhan ekonomi memacu tingginya perdagangan lintas laut T3 Perdagangan narkoba dan penyelundupan barang dan senjata serta teknologi militer. Peningkatan APBN menaikkan anggaran TNI AL dan Stakeholder lain (T4) Ancaman terorisme dan kejahatan di laut baik dari dalam maupun luar negeri O5 Bonus demografi sebagai pasar yang besar T5 Serangan bersenjata dan pelanggaran kedaulatan dari negara lain O6 Adanya kerjasama transfer teknologi dengan Industri maritim negara lain T6 Ancaman serangan siber-crime dan cyber war (O7) Pemanfaatan SDA laut untuk kesejahteraan penduduk T7 Perburuan dan penjarahan sumberdaya kelautan, illegal Fishing O8 Tumbuhnya kesadaran maritim (T8) Sebagai jalur pergeseran logistik dan peralatan perang jika terjadi konflik bersenjata (O9) Ikut serta kebijakan maritim dunia, dimana Indonesia sebagai anggota Internasional Maritime Organization (IMO). Ancaman utama (T9) dari kehilangan sumberdaya alam dan hilangnya pulau-pulau terluar Berdasarkan tabel diatas, terdapat sembilan poin untuk faktor analisis kekuatan dan sembilan poin untuk faktor analisis kelemahan. Serta terdapat sembilan poin untuk faktor analisis peluang dan sembilan poin untuk faktor analisis ancaman.

Perumusan Strategi Berdasarkan analisis dari faktor internal dan eksternal, didapat rumusan pengembangan strategi keamanan laut nasional yang terdiri dari beberapa kriteria, antara lain : 1. Strategy I (SO), terdiri dari: a. Pembangunan infrastruktur dan konektivitas dilaut.

b. Pendayagunaan angkatan kerja yang melimpah dalam perekrutan personel pengawak TNI AL dan stakeholder lain. c. Membangun kembali budaya sebagai bangsa maritim. d. Pemanfaatan politik bebas aktif negara sebagai penengah dalam hegemoni China dan AS di Asia Pasifik. 2. Strategy II (WO), terdiri dari: a. Melaksanakan re-negosiasi dengan pihak asing dalam pengelolaan sumberdaya alam yang dikuasai asing. b. Membentuk kebijakan sebuah satuan tugas pemberantasan korupsi dan pungli di wilayah laut. c. Melaksanakan kerjasama dengan negara maju dalam bidang transfer teknologi pada pembangunan infrastruktur militer. 3. Strategy III (WT) Terdiri dari: a. Membentuk satuan tugas yang terintegrasi dengan sesama aktor dalam keamanan maritim. b. Pemerataan pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim diwilayah pesisir dan perbatasan. c. Pengembangan industri jasa maritim diwilayah pesisir, guna pembukaan lapangan kerja ditiap wilayah. 4. ST Strategy IV (ST), terdiri dari : a. Peningkatan presentase APBN bagi sektor maritim dalam pembangunan kekuatan TNI AL dan stake holder lainnya. b. Melaksanakan negosiasi dengan negara tetangga terkait dalam penanganan perjanjian lintas batas negara dilaut. c. Membangun fondasi dan infrastruktur sistem informasi yang kuat di wilayah maritim guna menghadapi ancaman siber pihak lain.

Data tentang dinamika faktor internal dibawah ini :

Dinamika Faktor Internal			Dinamika Faktor Eksternal
S2	Bentuk fisik dan luas negara	W2	Tingginya angka pengangguran dan kesenjangan sosial di wilayah laut
S3	Stabilitas politik yang baik	W3	Sebagian besar SDA dikelola pihak asing
S4	Pertumbuhan ekonomi yang stabil	W4	Tingginya gap pendidikan terhadap masyarakat pesisir
S5	Sumber Daya Alam laut yang melimpah	W5	Perkembangan pembangunan yang tidak merata
S6	Bonus Demografi	W6	Pungutan liar, penyalahgunaan kekuasaan, korupsi dari oknum aktor maritim
S7	Kebijakan pemerintah yang berorientasi Maritim (PMD)	W7	Sistem informasi maritim yang rawan terhadap serangan siber
S8	Kebijakan Politik Bebas Aktif Negara	W8	Teknologi maritim yang masih terbatas
S9	Karakter dan sejarah sebagai bangsa maritim	W9	Kesejahteraan kru para aktor yang masih terbatas
Strength (S)		Weakness (W)	

Analisis Faktor Eksternal pada SWOT

Opportunity (O)			Threat (T)
O1	Indonesia berpeluang menjadi negara maritim terbesar didunia	T1	Pembajakan
O2	Menjadi hegemoni baru di AsiaPasifik	T2	Perdagangan manusia dan imigran ilegal
O3	Pertumbuhan ekonomi memacu tingginya perdagangan lintas laut	T3	Perdagangan narkoba dan penyelundupan barang dan senjata serta teknologi militer
O4	Peningkatan APBN menaikkan anggaran TNI AL dan Stakeholder lain	T4	Ancaman terorisme baik dari dalam maupun luar negeri
O5	Bonus demografi sebagai pasar yang besar	T5	Serangan bersenjata dan pelanggaran kedaulatan dari negara lain
O6	Adanya kerjasama transfer teknologi dengan Industri maritim negara lain	T6	Ancaman serangan siber
O7	Pemanfaatan SDA laut untuk kesejahteraan penduduk	T7	Perburuan dan penjarahan sumberdaya kelautan, illegal Fishing
O8	Tumbuhnya kesadaran maritim	T8	Sebagai jalur pergeseran logistik dan peralatan perang jika terjadi konflik bersenjata
O9	Ikut serta kebijakan maritim dunia sebagai anggota IMO	T9	Ancaman dari kehilangan sumberdaya alam dan pulau terluar

Berdasarkan analisis dari faktor internal dan eksternal, didapat rumusan pengembangan strategi keamanan laut nasional yang terdiri dari beberapa kriteria, antara lain :

1. Strategy I (SO), terdiri dari:
 - a. Pembangunan infrastruktur dan konektivitas dilaut.
 - b. Pendayagunaan angkatan kerja yang melimpah dalam perekrutan personel pengawak TNI AL dan stakeholder lain.

- c. Membangun kembali budaya sebagai bangsa maritim.
 - d. Pemanfaatan politik bebas aktif negara sebagai penengah dalam hegemoni China dan AS di Asia Pasifik.
2. Strategy II (WO), terdiri dari:
- a. Melaksanakan re-negosiasi dengan pihak asing dalam pengelolaan sumberdaya alam yang dikuasai asing.
 - b. Membentuk kebijakan sebuah satuan tugas pemberantasan korupsi dan pungli di wilayah laut.
 - c. Melaksanakan kerjasama dengan negara maju dalam bidang transfer teknologi pada pembangunan infrastruktur militer.
3. Strategy III (WT) Terdiri dari:
- a. Membentuk satuan tugas yang terintegrasi dengan sesama aktor dalam keamanan maritim.
 - b. Pemerataan pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim di wilayah pesisir dan perbatasan.
 - c. Pengembangan industri jasa maritim di wilayah pesisir, guna pembukaan lapangan kerja ditiap wilayah.
4. ST Strategy IV (ST), terdiri dari :
- a. Peningkatan presentase APBN bagi sektor maritim dalam pembangunan kekuatan TNI AL dan stake holder lainnya.
 - b. Melaksanakan negosiasi dengan negara tetangga terkait dalam penangan perjanjian lintas batas negara dilaut.
 - c. Membangun fondasi dan infrastruktur sistem informasi yang kuat di wilayah maritim guna menghadapi ancaman siber pihak lain.

Kompilasi Perumusan Pengembangan Strategi Maritim

KODE	STRATEGI
(SO)1	Pembangunan infrastruktur dan konektivitas dilaut
(SO)2	Pendayagunaan angkatan kerja yang melimpah dalam perekrutan personel pengawak TNI AL dan stakeholder lain
(SO)3	Membangun kembali budaya sebagai bangsa maritim
(SO)4	Pemanfaatan politik bebas aktif negara sebagai penengah dalam hegemoni China dan AS di Asia Pasifik

(WO)1	Melaksanakan re-negosiasi dengan pihak asing dalam pengelolaan sumberdaya alam yang dikuasai asing
(WO)2	Membentuk kebijakan sebuah satuan tugas pemberantasan korupsi dan pungli di wilayah laut
(WO)3	Melaksanakan kerjasama dengan negara maju dalam bidang transfer teknologi pada pembangunan infrastruktur militer
(WT)1	Membentuk satuan tugas yang terintegrasi dengan sesama aktor dalam keamanan maritim
(WT)2	Pemerataan pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim di wilayah pesisir dan perbatasan
(WT)3	Pengembangan industri jasa maritim di wilayah pesisir, guna pembukaan lapangan kerja di tiap wilayah
(ST)1	Peningkatan presentase APBN bagi sektor maritim dalam pembangunan kekuatan TNI AL dan stake holder lainnya
(ST)2	Melaksanakan negosiasi dengan negara tetangga terkait dalam penanganan perjanjian lintas batas negara dilaut
(ST)3	Membangun fondasi dan infrastruktur sistem informasi yang kuat di wilayah maritim guna menghadapi ancaman siber pihak lain

(Sumber: Prosiding Seminar Nasional Kelautan dan Perikanan IV 2018 Swiss-Berlin, Tunjungan-Surabaya 05 September 2018).

Hasil analisis data dari SWOT tersebut dapat diuraikan berdasarkan hasil pencapaian. Uraian Jenis Masalah dan Strategi Penanganan Permasalahan Industri Perikanan, dalam tabel di bawah ini;

NO.	JENIS MASALAH	STRATEGI PERBAIKAN PENYEBAB MASALAH
1.	Permasalahan terkait Mutu dan Jaminan Mutu Bahan Baku	(1) Penyediaan peralatan dan teknologi tepat guna yang mendukung terjaminnya mutu ikan selama transportasi, termasuk untuk penyimpanan dan pendinginan ikan

		<p>di kapal, dengan harga lebih terjangkau</p> <p>(2) Peningkatan pengetahuan dan kesadaran nelayan, pekerja di TPI dan pihak pembeli untuk menerapkan kalayakan dasar jaminan mutu dan keamanan pangan</p> <p>(3) Peningkatan jaminan mutu dan keamanan pangan di TPI</p> <p>(4) Perbaikan sanitasi lingkungan di sekitar TPI dan perairan pelabuhan pendaratan ikan</p> <p>(5) Peningkatan pengetahuan dan kesadaran pelaku terkait untuk menerapkan GHdP dan sanitasi pada penanganan ikan yang ditransportasikan</p>
2.	Permasalahan terkait Mutu dan Jaminan Mutu Produk	<p>(1) Penyediaan teknologi tepat guna berupa peralatan dan teknologi produksi yang mendukung perbaikan mutu dan keamanan pangan produk bagi usaha kecil dan menengah dengan modal terbatas</p> <p>(2) Peningkatan penerapan jaminan mutu produk maupun dalam kegiatan produksinya</p> <p>(3) Peningkatan pengetahuan pelaku usaha terhadap standar mutu bahan baku dan produk</p> <p>(4) Peningkatan penerapan GMP dan SSOP serta upaya penerapan HACCP dalam kegiatan produksi</p> <p>(5) Peningkatan pemahaman tentang sertifikasi pada pelaku usaha pengolahan ikan</p> <p>(6) Pengembangan pelayanan sertifikasi mutu pada pelaku usaha pengolahan ikan</p> <p>(7) Peningkatan pemahaman mengenai ketertelusuran informasi</p> <p>(8) Perbaikan sistem pencatatan informasi produk maupun bahan baku pada usaha</p>

		pengolahan ikan serta aliran sumber pasokan oleh pihak - pihak yang terkait dalam rantai pasok ikan (pemasok dan pengelola TPI)
3.	Permasalahan terkait Peningkatan Pelayan Pelanggan	(1) Peningkatan kemampuan market intelligence untuk membaca preferensi pelanggan/calon pelanggan (2) Peningkatan mutu produk dengan meningkatkan standar pengawasan mutu
4.	Lemahnya Kemampuan Teknologi	(1) Penyediaan akses terhadap teknologi tepat guna yang lebih baik (2) Peningkatan pengetahuan dan keterampilan SDM industri pengolahan ikan skala kecil untuk menggunakan teknologi atau peralatan yang lebih baik (3) Bantuan modal bagi usaha kecil dan menengah

Analisis SWOT adalah salah satu metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan (strengths), kelemahan (weakness), peluang (opportunities), dan ancaman (threats) dalam strategi industrialisasi perikanan untuk mendukung pengembangan ekonomi wilayah. Analisis SWOT di lakukan dengan menguraikan parameter dari masing-masing kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman untuk selanjutnya disusun ke dalam sebuah matriks sebagaimana dalam tabel di atas. Tabel dibawah ini analisis Swot sebagai berikut :

Strength	Weakness
(1) potensi sumber daya laut yang besar, meliputi perikanan tangkap, perikanan budidaya dan rumput laut;	(1) ekspor produk hasil laut masih rendah; (2) keterbatasan suplai bahan baku terutama musim paceklik;

<p>(2) pasar domestik yang besar dengan konsumsi per kapita hasil perikanan dan produk turunannya;</p> <p>(3) dukungan pemerintah dan akademisi bagi pengembangan industri pengolahan hasil laut;</p> <p>(4) jumlah industri UKM perikanan yang melimpah; dan</p> <p>(5) kebijakan daerah.</p>	<p>(3) belum terintegrasinya teknologi penangkapan ikan sampai dengan pengolahannya;</p> <p>(4) SDM dibidang industri pengolahan hasil laut masih belum siap pakai;</p> <p>(5) infrastruktur untuk mendukung pengembangan industri pengolahan hasil laut masih terbatas;</p> <p>(6) kapasitas produksi industri pengolahan ikan belum optimal;</p> <p>(7) jaminan kualitas dan mutu produk UKM masih sangat rendah;</p> <p>(8) kesenjangan pembangunan wilayah; dan</p> <p>(9) sumber daya perikanan tangkap yang tidak meratanya</p>
<p>(1) kebutuhan konsumsi dunia produk hasil perikanan yang semakin meningkat (besarnya peluang ekspor); (2) peluang diversifikasi produk hasil laut;</p> <p>(3) peluang pengembangan industri hasil laut non pangan dengan nilai tambah yang tinggi; dan</p>	<p>(1) isu tentang food safety;</p> <p>(2) persyaratan dan standardisasi produk yang mengacu pada standar internasional, masih sulit diadopsi dan diterapkan;</p> <p>(3) persyaratan ekspor semakin ketat;</p> <p>(4) penerapan integrated technology negara pesaing; (5) persaingan yang sangat ketat</p>

(4) kuantitas SDM yang banyak dan tersebar di berbagai sentra hasil laut.	dalam mendapatkan bahan baku ikan segar; dan (6) produk lokal kurang kompetitif.
---------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

Opportunity

Threats

3.6. Kedaulatan Negara dan Keamanan Maritim

Pembahasan mengenai wilayah dan kedaulatan maritim sebuah negara telah menjadi persoalan penting di mata dunia sejak dulu. Untuk mengatur Zona Ekonomi Eksklusif(ZEE), PBB mengadakan konferensi hukum laut pertama pada tahun 1958 dan konferensi hukum laut yang kedua pada tahun 1960 yaitu yang lebih dikenal dengan istilah UNCLOS I dan UNCLOS II. Dalam konferensi hukum laut pertama ini melahirkan 4 buah konvensi, dan isi dari konvensi UNCLOS pertama ini adalah: (1) Konvensi tentang laut teritorial dan jalur tambahan (convention on the territorial sea and contiguous zone) belum ada kesepakatan dan diusulkan dilanjutkan di UNCLOS II; (2) Konvensi tentang laut lepas (convention on the high seas): a. Kebebasan pelayaran, b. Kebebasan menangkap ikan, c. Kebebasan meletakkan kabel di bawah laut dan pipa-pipa, d. Kebebasan terbang di atas laut lepas; (3) Konvensi tentang perikanan dan perlindungan sumber-sumber hayati di laut lepas (convention on fishing and conservation of the living resources of the high sea); dan (4) Konvensi tentang landas kontinen (convention on continental shelf) (Treves 1982). Indonesia sudah melakukan langkah-langkah strategis demi memperjuangkan hukum laut dalam rangka memperkokoh kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia melalui Deklarasi Djuanda pada tanggal 13 Desember 1957.

Setahun lebih dulu sebelum diadakannya konfrensi UNCLOS 1982 oleh PBB. Deklarasi Djuanda yang diprakarsai NKRI memiliki maksud menjaga keutuhan teritorial dan melindungi kekayaan Negara Indonesia maka semua kepulauan serta laut yang terletak diantaranya harus dianggap sebagai kesatuan yang bulat. Deklarasi Djuanda tersebut juga mengungkapkan bahwa penentuan batas teritorial yang

lebarnya 12 mil, diukur dengan garis-garis yang menghubungkan titik-titik ujung terluar dari pulau-pulau yang ada di Indonesia Sebagai tindak lanjut UNCLOS I, pada tanggal 17 Maret – 26 April 1960 kembali dilaksanakan konferensi hukum laut yang kedua (UNCLOS II), yang membicarakan tentang lebar laut teritorial dan zona tambahan perikanan.

Namun seiring berjalannya waktu kesadaran masyarakat dunia akan pentingnya mengatur batas- batas perairan, akhirnya pada UNCLOS ketiga yang berlangsung pada tahun 1973 sampai dengan 1982, ditetapkan beberapa kesepakatan diantaranya yaitu ditetapkannya Indonesia sebagai Negara Kepulauan, selain itu dinyatakan bahwa Negara pantai seperti Indonesia berhak atas Laut Teritorial sejauh 12 mil laut, Zona Tambahan sejauh 24 mil laut, Zona Ekonomi Eksklusif sejauh 200 mil laut dan landas kontinen sejauh 350 mil atau lebih yang lebar masing- masing zona tersebut diukur dari referensi yang disebut garis pangkal.

Laut territorial yaitu suatu kedaulatan yang diberikan kepada Negara pantai termasuk ruang udara, dasar laut dan tanah dibawahnya (Pandoyo, 1985). Sedangkan yang dimaksud Zona Tambahan yaitu zona yang lebarnya tidak melebihi 24 mil yang diukur dari garis V-10 pangkal dimana lebar laut territorial diukur. Selain itu yang dimaksud dengan Zona Ekonomi Eksklusif yaitu zona yang luasnya 200 mil dari garis pantai, dimana dalam zona tersebut sebuah Negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam didalamnya, berhak menggunakan kebijakan hukumnya, kebebasan bernavigasi, terbang diatasnya, ataupun melakukan penanaman kabel atau pipa (Germond, 2015). Konfrensi UNCLOS III yang dilaksanakan di Montego Bay, Jamaica ini kemudian mendorong Indonesia untuk mendeklarasikan diri sebagai Negara kepulauan.

Selain dampak positif dari UNCLOS 1982, ternyata ada kelemahan yang dirasakan oleh Negara Indonesia, meskipun perbandingannya sangat jauh dari dampak positif yang dirasakan (Mauna, 2005). Delimitasi atau pembagian laut juga berbeda-beda. Ada delimitasi laut teritorial, delimitasi zona ekonomi eksklusif maupun landas kontinen. Dalam situasi tertentu, delimitasi bisa dilakukan untuk

multi zona. UNCLOS mengatur masing-masing delimitasi ini dengan ketentuan berbeda. Dengan memahami proses delimitasi ini, bisa dimengerti bahwa suatu negara seperti Indonesia memang bisa menentukan sendiri garis pangkal yang melingkupi wilayahnya tetapi tidak bisa menentukan sendiri batas-batas kekuasaannya atas wilayah teritorial

Bagi Indonesia sendiri domain maritim sangatlah penting. Seperti yang diutarakan oleh Laksamana TNI Agus Suhartono, Indonesia yang merupakan negara kepulauan terbesar di dunia memiliki elemen-elemen dari kepentingan nasional yang terkait dengan domain maritim. Makna laut bagi bangsa Indonesia yaitu laut sebagai medium transportasi, medium kesejahteraan, dan medium pertahanan (Suhartono, 2010). Jika pemerintah tidak serius dalam menjaga kedaulatan lautnya, maka yang terjadi adalah seperti beberapa kasus seperti Pulau Sipadan dan Ligitan, maupun pulau Ambalat yang saat ini sudah berada di kedaulatan pemerintah Malaysia (Kusumaatmadja, 1978).

Pada kasus Sipadan dan ligitan, pemerintah Indonesia awalnya tidak memasukan kedua pulau tersebut kedalam peta wilayah lautnya, berbeda dengan Malaysia, ketika pulau tersebut masih dalam status quo, mereka sudah membangun resort meskipun kedua pulau tersebut memang tertera berada dalam peta wilayah laut Indonesia. Mereka beranggapan bahwa meskipun kedua pulau tersebut masih sengketa, namun berada pada wilayah Zona Ekonomi Eksklusif sehingga dianggap berhak atas kekayaan dan sumber daya atas pulau tersebut (Kusumaatmadja, 1978). Contoh lainnya yaitu tentang kasus Ambalat yang bernasib hampir serupa dengan Pulau Sipadan dan Ligitan. Dalam kasus Ambalat, disebutkan bahwa faktanya Ambalat bukan pulau melainkan suatu wilayah perairan yang terletak antara Indonesia dan Malaysia dan berada sekitar 80 mil dari garis pantai Indonesia (Kusumaatmadja, 1978).

Hal tersebut tentu sesuai dengan hasil dari UNCLOS tentang Zona Ekonomi Eksklusif sehingga Ambalat berada dalam zona tersebut yaitu sejauh 200 mil dari garis pantai. Meskipun Ambalat berada pada Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, namun tentunya hal tersebut juga

berlaku bagi Malaysia karena sama-sama Negara yang meratifikasi UNCLOS, bahwa garis pantai Malaysia pun masih berada pada rentang Zona Ekonomi Eksklusif sejauh 200 mil dari garis pantai. Sehingga terjadinya tumpang tindih penguasaan atas Zona Ekonomi Eksklusif. Berdasarkan ketentuan UNCLOS tentang Zona Ekonomi Eksklusif bahwa Indonesia dan Malaysia sama-sama memiliki hak untuk mengolah dan memanfaatkan sumber daya alam yang berada dalam rentang jarak 200 mil dari garis pantai masing-masing negara.

Selain persoalan wilayah territorial tersebut, perkembangan politik kawasan Asia menjadi penting dan ekskalatif sifatnya dalam kaitannya dengan tumbuhnya kekuatan Negara baru di Asia seperti China, India, dan negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Berkaitan dengan faktor ekonomi, negara-negara tersebut muncul menjadi kekuatan ekonomi baru di kawasan dan dunia. Khususnya China yang bertumbuh menjadi kekuatan ekonomi baru dan besar, membuat US harus melakukan re-orientasi kebijakan politiknya melalui kebijakan Re-Balancing Asia (CSIS, 2011).

Melalui kebijakan politik dan keamanan tersebut, maka US meningkatkan kehadiran politiknya di kawasan Asia melalui tiga inisiatif, yaitu keamanan melalui kehadiran kekuatan militer, ekonomi melalui Trans Pacific Partnership (TPP) dengan maksud mengimbangi Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), dan diplomacy engagement (Buku Putih Pertahanan Indonesia, 2015). V-11 Situasi perpolitikan dalam negeri diliputi dengan kondisi yang sangat dinamis dimana Indonesia sedang dalam proses melakukan konsolidasi sistem demokrasi dan kelembagaan politik.

Hal ini dipertegas dalam Buku Putih Pertahanan Indonesia (2015) yang menyebutkan penataan signifikan sedang mewarnai jalannya kondisi politik nasional mulai dari aspek infrastruktur politik, suprastruktur politik, dan budaya politik.

Terkait dengan kebijakan poros maritim, pada masa pemerintahan Jokowi-Jusuf Kalla dibentuklah kementerian koordinator kemaritiman sehingga diharapkan lalu lintas koordinasi kebijakan terkait antar instansi dengan kemaritiman dapat dioptimalkan. Hubungan antar lembaga negara khususnya Dewan Perwakilan Rakyat

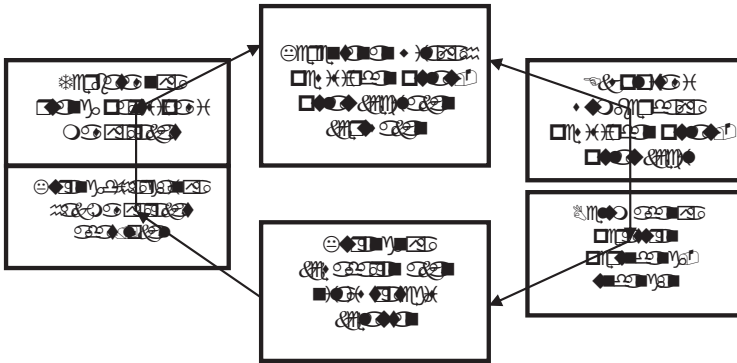
(DPR) dengan pemerintah masih mengalami pasang-surut. Sementara aktor utama sistem demokrasi, yaitu partai politik sedang mengalami tantangan besar untuk merebut kembali kepercayaan dari rakyat Indonesia atas kinerja dan budaya politik yang tidak menggembirakan dalam kurun waktu lima tahun terakhir, terutama persoalan korupsi, komitmen, dan kapabilitas politik.

3.7 Sistem Pertahanan Laut dan Bakamla

UU no. 32 Tahun 2014 ini terdiri dari 13 bab. Ada beberapa implikasi dari lahirnya UU ini. *Pertama*, lahirnya **Badan Keamanan Laut (BAKAMLA)** sebagai implikasi dari pasal 59. BAKAMLA merupakan badan penting dalam pengamanan dan penegakan hukum di laut yang berada langsung di bawah presiden. Penjelasan lebih detail terkait Bakamla ada pada pasal 60,61, dan 62.

Kedua, pasal 30 memiliki implikasi bahwa pemerintah dan pemerintah daerah wajib mengembangkan dan meningkatkan penggunaan angkutan perairan dalam rangka **konektivitas antar wilayah**, pemerintah harus melaksanakan kebijakan pengembangan armada nasional dalam laut, pemerintah mengatur kebijakan sumber pembiayaan dan perpajakan yang berpihak pada kemudahan pengembangan sarana prasarana laut, dan pemerintah memfasilitasi sumber pembiayaan usaha perhubungan laut. *Ketiga*, pasal 58 memiliki hubungan dengan **sistem pertahanan laut**, sebagaimana pada gambar 3.1.

Gambar. 3.1.
Dasar Pemikiran UU No. 1 Tahun 2014



UU No.1/2014 sebanyak 17 pasal dalam UU No.27/2007 yang diubah sebagian atau seluruhnya dan ditambahkan 7 pasal baru. Sedikitnya ada enam poin penting dalam revisi UU Pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil ini, antara lain:

Pertama, adanya partisipasi masyarakat di dalam rencana aksi pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil (pasal 14).

Kedua, hak pengusahaan perairan pesisir (HP3) diubah menjadi suatu mekanisme perizinan (pasal 16).

Ketiga, HP3 sudah tidak dapat beralih, dialihkan, dan dijadikan jaminan utang (pasal 20).

Keempat, adanya penguatan terhadap hak-hak masyarakat hukum adat yang ada di wilayah pesisir dengan tidak mengurangi kewenangan negara (pasal 21 dan 22). Kelima, adanya peluang bagi investor asing yang ingin menanamkan modalnya dengan tetap mementingkan kepentingan nasional dengan persyaratan yang cukup ketat (pasal 26A).

Keenam, adanya penambahan hukuman baik berupa materi maupun lama kurungan penjara bagi setiap orang yang tidak mempunyai izin sebagaimana dimaksud pada pasal 16.

Era Pemerintahan Presiden Joko Widodo dengan visi pembangunan “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan

Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong” memberikan harapan dan mengembalikan semangat untuk membangun maritim dengan memanfaatkan potensi sumberdaya alam kelautan. Selanjutnya untuk mencapai visi tersebut diturunkan misi: (1) Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumber daya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai Negara Kepulauan; (2) Mewujudkan masyarakat maju, berkesinambungan dan demokratis berlandaskan negara hukum; (3) Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai bangsa maritim; (4) Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju dan sejahtera; (5) Mewujudkan bangsa yang berdaya saing; (6) Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional; dan (7) Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan. Tiga dari tujuh misi tersebut berhubungan dengan maritim dan posisi Indonesia sebagai Negara Kepulauan.

Karenanya kebijakan politik poros maritim dalam Kabinet Kerja, Presiden Joko Widodo membentuk Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Sumberdaya. Di samping visi dan misi tersebut, Presiden juga mengetengahkan konsep “Poros Maritim”. Penetapan prioritas pembangunan sektor maritim ini sangat beralasan bila dilihat dari sudut sejarah bangsa. Nenek moyang bangsa ini dikenal sebagai bangsa pelaut atau bangsa bahari dan pernah jaya di laut di masa sebelum kehadiran kolonialisme, melalui perdagangan antar pulau.

Budaya maritim menjadi bagian yang tak terpisahkan dari kehidupan masyarakat, khususnya yang terkait dengan maritim dan kelautan. Para nelayan dan masyarakat pesisir, misalnya, memiliki kearifan lokal dalam mengelola dan memanfaatkan sumberdaya laut, sehingga keberlanjutan sumber kehidupan mereka tetap terjamin . Kesejahteraan masyarakat nelayan salah satu bukti warisan budaya sebagai bangsa pelaut yang hingga kini masih ada adalah Kapal Pinisi.

Laut, pesisir, dan sungai merupakan urat nadi yang menjadi kekuatan bangsa ini sejak dulu. Di tiga wilayah ini pelabuhan-pelabuhan besar dibangun yang diramaikan dengan aktivitas pedagang

dari berbagai pulau di Nusantara dan dari belahan dunia. Hal itu membuat perekonomian dan peradaban maju dan berkembang. Kemampuan mengelola maritim itu disadari oleh Belanda, karena itu Belanda mendesak pribumi menjauhi laut menuju daratan hingga pegunungan.

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.

Selain masalah ekonomi dan lingkungan, masalah yang juga muncul di sektor maritim dan kelautan adalah masalah 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.

Perompakan di perairan Indonesia masih sering terjadi, baik yang dilakukan oleh orang Indonesia sendiri maupun orang asing, baik yang ditujukan kepada kapal nelayan Indonesia, maupun kepada kapal asing. Selain itu, persoalan pulau-pulau terluar yang selama ini kurang mendapatkan perhatian pemerintah juga menimbulkan persoalan politik, antara lain tumpang tindih klaim kepemilikan beberapa pulau di perbatasan oleh beberapa negara. Minimnya sumberdaya manusia yang berkualitas, lemahnya penegakan hukum, dan terbatasnya infrastruktur maritim dan kelautan menambah rumit persoalan.

Terdapat empat permasalahan dalam konteks posisi Indonesia sebagai Negara Kepulauan, yaitu: (1) Bangsa Indonesia sampai saat ini

belum memiliki kebijakan nasional tentang pembangunan Negara Kepulauan yang terpadu. Kebijakan yang ada selama ini hanya bersifat sektoral, padahal pembangunan di Negara Kepulauan memiliki keterkaitan antar sektor yang tinggi; (2) Lemahnya pemahaman dan kesadaran tentang arti dan makna Indonesia sebagai Negara Kepulauan dari segi geografi, politik, ekonomi, sosial, dan budaya; (3) Sampai saat ini negara belum menetapkan batas-batas wilayah perairan dalam. Padahal, wilayah perairan dalam mutlak menjadi kedaulatan bangsa Indonesia. Artinya tidak boleh ada satupun kapal asing boleh masuk ke perairan dalam Indonesia tanpa izin; dan (4) Lemahnya pertahanan dan ketahanan negara dari sisi mata laut yang mencakup: (a) belum optimalnya peran pertahanan dan ketahanan laut dalam menjaga keutuhan bangsa dan negara; (b) ancaman kekuatan asing yang ingin memanfaatkan perairan ZEEI; (c) belum lengkapnya perangkat hukum dalam implementasi pertahanan dan ketahanan laut; (d) masih terbatasnya fasilitas untuk melakukan pengamanan laut; (e) makin meningkatnya kegiatan terorisme, perompakan, dan pencurian ikan di wilayah perairan laut Indonesia; dan (f) masih lemahnya penegakan hukum kepada pelanggar hukum.

Kesadaran penting keamanan maritim terhadap kesatuan Ideologi Pancasila yang mempersatukan bangsa Indonesia(laut dan daratan), apabila tidak terintegrasi bagi kehidupan dalam penghayatannya, akan mati dan pada gilirannya bangsa Indonesia tidak lagi terikat oleh satu kesatuan ideologi Bangsa itu bisa pecah. Ideologi komunis yang sifatnya statik, bukan dinamik,tidak mampu bertahan menghadapi arus globalisasi sebagai manifestasi kehidupan dunia yang berkembang. Hal demikian dicontohkan oleh Pecahnya Negara Sovyet Rusia dan Yugoslavia. Ideologi komunis di Cina tetap bertahan karena ia tidak statik, mengingat implementasinya hidup dalam sistem perekonomian global, ibarat tulang belulang tubuh yang mampu menyangga kehidupan tubuh perekonomian nasional dan pertumbuhan ekonomi yang berkembang. Usaha-usaha melestarikan Pancasila melalui P4, bela Negara dan sebagainya, akan kurang bermanfaat selama implementasinya tidak ikut menumbuhkembangkan kehidupan nasional. Ideologi berlaku sepanjang masa, namun interpretasi dalam

implementasinya dapat berkembang. Bagi masyarakat beragama, khususnya islam, iman kepada kitab suci, isinya tetap, namun pemahamannya dan pengamalannya berkembang sesuai jaman.

Beberapa Pertimbangan dalam Kebijakan infrastruktur, pelabuhan dan Tol Laut, yang perlu analisis lebih lanjut. Bappenas telah menyusun program yang lengkap tentang pembangunan tol laut dengan biaya investasi sekitar Rp.700 triliun. Program tersebut sudah komprehensif, sehingga dalam implementasinya, Bappenas dapat melakukan monitoring. Monitoring adalah melakukan pengecekan untuk menjawab pertanyaan *Are we doing things rightly? Rightly according to planned programme.*

1. Dari sisi analisa politik, pertanyaannya adalah *'Are we doing the right things?'* Monitoring itu pengecekan implementasi program sesuai tidak implementasinya dengan program yang telah disusun baik kualitas, volume/ besarnya target, jadwal waktu dan biaya. Berbeda dengan monitoring, evaluasi menanyakan *'Are we doing the right things?'* Apakah kebijakan yang dituangkan sudah benar. Ada kasus sebagai contoh. Di suatu daerah Riau telah dibangun perumahan rakyat. Monitoring dilakukan apakah pembangunan sesuai rencana. Setelah pembangunan selesai dipertanyakan, apakah pembangunan perumahan di daerah itu tepat. Ternyata pembangunan di daerah itu perlu dibongkar karena di bawahnya ada tambang minyak. Karena Tol Laut ini sudah menjadi keputusan politik, maka perlu dicari langkah-langkah yang meminimumkan/mengurangi resiko.
2. Resiko pertama adalah pada program keberlanjutan. Pembangunan tol laut memerlukan biaya investasi yang sangat besar, yang pembiayaannya perlu dipinjam dari investasi baik dalam maupun luar negeri. Keberlanjutan program jangka panjang itu perlu menjadi komitmen pemerintah yang manapun. Suatu pembangunan yang mogol/terdampar akan menelan biaya hutang yang cukup besar.
3. Perkembangan pembagian wewenang pengaturan daerah pesisir terkait dengan hubungan pusat daerah dalam rangka otonomi

daerah (OTDA), jangan sampai menimbulkan friksi yang pada gilirannya melemahkan hubungan pusat daerah.

4. Perkembangan hubungan internasional terkait dengan poros maritim, kaitannya dengan hukum laut internasional, perlu saling mengisi.
5. Kalau timbul masalah psikologi antar Angkatan Laut dengan Bakamla perlu segera dilakukan pendekatan yang harmonis dan saling menguntungkan.

Terlepas dari kenyataan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan, sektor maritim mendapat sedikit profil dalam rencana pembangunan jangka panjang pemerintah daerah (Orde Baru) dan implementasi di mana konstruksi infrastruktur terkonsentrasi di wilayah daratan (Booth, 1992). Sejak era reformasi (reformasi) demokratis dimulai pada tahun 1998, konsep berbalik menuju pengembangan maritim menjadi semakin populer. Hal itu disuarakan oleh para ekonom Indonesia yang menyadari kekurangan yang diperoleh dari kebijakan ekonomi yang mengabaikan pentingnya sumber daya laut yang besar namun belum dieksploitasi. Meskipun rezim berturut-turut setelah Soeharto telah mendukung perubahan maritim, belum ada tekad yang kuat untuk menerapkan pembangunan berorientasi maritim. Tawaran baru muncul saat Joko Widodo masuk kampanye kepresidenannya pada tahun 2014, mengungkapkan gagasan tentang konektivitas maritim dan berbicara tentang perlunya mengambil tol laut untuk keluar dari stagnasi jalur laut dalam pencapaian geo-ekonomi Indonesia. (Detik.com, 2014).

Setelah diresmikan sebagai presiden, Joko Widodo mulai mempromosikan pengembangan maritim sebagai kerangka inti dari kebijakan domestik dan luar negerinya. Pembangunan Tol laut dirancang untuk menyediakan transportasi air yang cepat di antara pelabuhan-pelabuhan utama, seperti Belawan di Sumatera Utara, Tanjung Priok di Jakarta, Tanjung Perak Surabaya di Jawa Timur, Makassar di Sulawesi Selatan, dan Sorong di Papua (Pradhana, 2015: 5). Hal ini bertujuan mempercepat peredaran komoditas berharga di seluruh nusantara, terutama ke daerah terpencil di bagian timur negara tersebut. Sirkuit pengiriman yang kuat dibentuk untuk memungkinkan

kelancaran mobilisasi orang, barang, dan layanan yang melewati pelabuhan laut penting tersebut. Pemerintah harus mengeluarkan sekitar Rp. 700 triliun rupiah (US\$ 53 miliar) untuk membangun seluruh fasilitas konektivitas maritim yang direncanakan selesai pada 2019. Ini mencakup pembangunan 24 pelabuhan komersial baru, yang meningkatkan 1.481 pelabuhan nonkomersial, mengembangkan 15 sentra industri, dan mengejar kapal-kapal operasional (Negara, 2017: 4).

Angkutan melalui jalur tol laut terdiri dari kapal-kapal besar yang bolak-balik secara teratur dari Sumatra ke Papua. Pembangunan keseluruhan sistem dimulai pada bulan Mei 2015. Beberapa bulan kemudian Joko Widodo meluncurkan operasi pertama kapal tol laut (Detik.com, 2015). Pembangunan infrastruktur pendukung, seperti bandara, kereta api dan jalan raya telah ditingkatkan (Tribunnews, 2016).

Melalui program fokus infrastruktur, pemerintah berharap dapat mencapai tingkat pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) sebesar 7 persen pada tahun 2019 (Indriastuti, 2015). Pemerintah Joko Widodo menganggapnya menjanjikan untuk mengintegrasikan angkutan laut Indonesia dengan proyek konektivitas luar negeri yang lebih luas dalam cetak biru Maritime Road China (Kompas, 2015). Maritime Silk Road merupakan bagian integral dari inisiatif 'One Belt One Road' Presiden Xi Jinping yang diumumkan pada tahun 2013 untuk mencapai 'Impian China' untuk menghidupkan kembali rute perdagangan dua puluhan dari China daratan ke Eropa. Beijing telah mulai melakukan ekspansi dengan negara-negara Asia Tenggara, Asia Selatan, dan Samudra Hindia Utara untuk memfasilitasi pembangunan infrastruktur luar negeri yang besar melalui perairan vital mereka, yang akan berakhir di Eropa. Agak mencolok, rencananya pertama kali disampaikan dalam pidato Presiden China sebelum pertemuan parlemen Indonesia pada bulan Oktober 2013 (Jinping, 2013). Untuk menggerakkan strategi ke depan, China menjanjikan dana Silk Road sebesar US\$ 40 miliar untuk merangsang negara-negara peserta untuk meningkatkan infrastruktur maritim (Bloomberg, 2014).

Guna menunjukkan komitmennya yang serius untuk memperkuat kebijakan maritim, Joko Widodo telah menunjuk sebuah

badan tingkat menteri baru – Kementerian Koordinator Bidang Kelautan dan Sumber Daya – untuk mengkoordinasikan pengelolaan sektor maritim, termasuk transportasi, perikanan, energi dan sumber daya mineral, pariwisata dan hubungan eksternal. Badan eksekutif lainnya diinstruksikan untuk bekerja bahu-membahu dengan kementerian baru untuk mendukung program nasional menuju sebuah negara maritim dengan ekonomi biru, menggunakan strategi kohesif untuk mendorong pendidikan maritim, budaya maritim dan masyarakat maritim (Kompas, 2014). Tol laut adalah salah satu jalur unggulan transportasi dan konektivitas maritim untuk mencapai tujuan ini. Inisiatif proyek mendapat tanggapan luas dari masyarakat umum dan pemangku kepentingan. Optimisme telah meningkat seiring dengan meningkatnya kesadaran akan sektor pembangunan ekonomi kelautan penting di negara ini, yaitu produksi makanan produksi perikanan laut, diversifikasi energi dan perlindungan lingkungan laut agar kondusif pencemaran.

Literatur yang ada, seperti Pusat Analisis dan Pengembangan Kebijakan untuk Kawasan Asia Pasifik dan Afrika (2011), Davidson (2015), Dikun (2004), dan Ihsan (2015), yang memberikan rincian tentang hambatan kontekstual yang dihadapi oleh dan prospek pemerintah Indonesia untuk mewujudkan ambisi infrastrukturnya, berfokus hanya pada sebagian penjelasan. Tidak ada upaya untuk melihat ekonomi politik pembangunan infrastruktur dari pendekatan lintas batas untuk mempelajari baik internal maupun eksternal faktor bersama. Oleh karena itu, berbagai tujuan ini untuk memberikan kontribusi untuk memperluas pengetahuan melalui kerangka berpikir yang terdiri dari dua tingkat analisis, yaitu pengaruh domestik dan internasional.

Argumennya adalah bahwa terlepas dari relevansi sumber daya laut untuk memajukan ekonomi Indonesia, hal itu pasti terkait dengan lingkungan internal dan eksternal yang menyimpang, yang dapat mengubah proses konstruksi kebijakan kelautan Indonesia(KKI) dengan tidak baik. Argumen ini juga dapat diklarifikasi dalam bagian agenda kerja program Nawacita yang belum tercapai sebagai berikut. Bagian satu menjelaskan landasan konseptual dan metodologis dari

kajian ini proros maritim masih perlu dikritis kesinambungan. Kedua, garis besar pentingnya pengembangan ekonomi nasional ditopang dari hasil ekonomi kelautan dan perikanan Indonesia. Bagian ketiga melihat bagaimana pengaturan politik domestik saat ini menimbulkan percepatan struktur pembangunan politik dan ekonomi terhadap perubahan paradigma tentang kebijakan yang terintgerasi, khususnya pada sumber daya kelautan Indonesia yang belum mampu dimanfaatkan dan dikelola dengan baik.

Pemahaman ekonomi politik mengenai pembangunan infrastruktur mencakup dua hal penting, yaitu pandangan dan pendekatannya. Hal tersebut mengacu pada berbagai aspek proyek infrastruktur, yang masing-masing memiliki tantangan khusus yang bervariasi antara ekonomi, politik, lingkungan sosial dan demografi untuk membiayai (Ginko, 2005: 1-42). Pendekatan ini mengacu pada tingkat analisis yang digunakan untuk menjelaskan bagaimana pengaruh relevan mempengaruhi perkembangan konektivitas maritim dengan pembangunan infrastruktur pelabuhan dan tol laut yang perlu diamati.

Interaksi antara politik dan ekonomi di bidang infrastruktur pembangunan kelautan secara umum dipahami sebagai permainan yang dimainkan oleh para aktor yang berjuang untuk memperoleh manfaat dari infrastruktur, rekonstruksi, layanan dan manajemen pengelolaan yang dilakukan oleh badan pemerintah atau bisnis kelompok atau pribadi. Praktik ekonomi politik tersebar luas di negara-negara yang memiliki preferensi kebijakan, ideologi dan berbeda ada kemajuan pembangunan yang ada (Kunnekeet al., 2009). Namun, apa yang terjadi di pemerintahan demokratis lebih kompleks daripada apa yang terjadi dalam hal yang tidak demokratis, karena fakta bahwa segmen populasi yang lebih luas dimungkinkan untuk terlibat dalam proses pengambilan keputusan politik bagi kepentingan elit penguasa, bisnis koorporasi atas nama negara dan kekuasaan dalam implementasi (Bhardwajand Vijayakhrishnan, 1998).

Posisi dilematis di negara-negara emerging markets, peningkatan tingkat demokratisasi memberikan kondisi mikro dan makro yang menguntungkan yang menarik investasi asing langsung

yang besar untuk mendanai proyek infrastruktur (Doces, 2010). Kendati demikian, dampak demokrasi terhadap proyek infrastruktur bersifat paradoks. Di satu sisi, model penyerahan kekuasaan dan peraturan undang-undang yang majemuk dalam pemerintahan demokratis membuat mekanisme mekanis formal untuk mengatasi dampak negatif dari proyek pemerintah yang tidak efisien dan tidak efektif. Di sisi lain, konsolidasi demokrasi dan informasi otoritas yang disertai liberalisasi ekonomi rentan terhadap persaingan tidak sehat antara kekuatan politik, politisi dan bisnis kepentingan kelompok untuk mendapatkan akses terhadap sumber daya negara. Kecenderungan ini biasanya dapat diamati di negara-negara Dunia Ketiga dimana rezim yang berkuasa yang menderita internal splits, polarisasi politik dan ketergantungan finansial pada donor asing cenderung bekerjasama dengan kapitalis (Bellin, 2002; Chua, 2000; Przeworski, 2000). Akibatnya, tata kelola infrastruktur menjadi lemah dan ini mempengaruhi kualitas konstruksi. Dalam kasus di Indonesia, peran dinamika politik jelas dalam menantang kelangsungan hidup proyek di tengah kurangnya kekompakan internal pemerintah.

Karena negara-negara diintegrasikan ke dalam sistem internasional dan globalisasi memungkinkan adanya hubungan lokal dan global yang semakin intensif, pengaruh faktor eksternal terhadap pembangunan domestik tidak dapat dihindari. Kebijakan luar negeri menjembatani pandangan internal dan eksternal terhadap urusan negara, dan dipengaruhi oleh pelaksanaan kebijakan luar negeri diarahkan oleh serangkaian kepentingan nasional yang diformulasikan melalui proses politik dalam negeri.

Oleh karena itu, konstituensi internal penting sebagai variabel yang menentukan keberhasilan tindakan pemerintah dalam dunia politik (Putnam, 1988). Di negara state relasi, kepentingan nasional dapat identik, saling bertentangan dan saling melengkapi satu sama lain (Robinson, 1969: 183-185). Cara negara menganggap minat orang lain menciptakan situasi yang mengarah pada pilihan kebijakan. Jelas, kepentingan ekonomi penting dalam mendorong terjadinya konflik dan kerjasama antar negara (Barbieri, 1996). Dilihat dari pandangan ini, pembangunan infrastruktur yang merupakan bagian dari kepentingan

ekonomi nasional cenderung berpotongan dalam politik internasional ketika dampak konstruksi pada hubungan antarnegara baik dalam konteks regional maupun global.

Untuk mengatasi dampak dinamika internasional, negara harus melakukan suatu kebijakan yang didukung oleh kemampuan diplomatik yang memadai. Jika tidak, strategi dan penerapannya tidak akan efektif. Kemampuan diplomatik terdiri dari tiga hal penting: keterlibatan dalam institusi internasional, instrumen teknologi yang digunakan untuk kegiatan militer dan kepemimpinan yang terkait dengan bagaimana pemimpin mengelola sumber daya manajemen asing. Negara menerapkan tiga strategi: mengalokasikan ulang sumber daya; menyelesaikan efek politik internasional yang tidak dapat dicegah melalui keduanya negosiasi dan kompromi dan menyelaraskan dengan negara lain yang memiliki kemampuan lebih besar (Powell, 1999). Strategi-strategi ini dapat dilakukan oleh negara-negara yang menghadapi tekanan dan krisis eksternal yang berasal dari kebijakan-kebijakan pemerintah asing dalam pembangunan infrastruktur mereka.

Pemerintah Joko Widodo menegaskan bahwa tol laut adalah instrumen komprehensif dan praktis dalam mengatasi masalah yang telah berlangsung lama. disparitas dalam pembangunan ekonomi lokal (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, 2015). Ini berarti bahwa tol laut diharapkan dapat berjalan dengan baik dalam mengatasi masalah perbedaan pendapatan antara wilayah barat dan timur. Klaim semacam itu tidak berdasar. Secara empiris, masalah infrastruktur transportasi sangat penting untuk rekonstruksi ekonomi negara-negara berkembang (Leinbach, 1995), dan khususnya di Indonesia (Airriess, 1989; Kamaluddin, 2003). Melalui cara konektivitas maritim dengan biaya tol laut, biaya logistik bisa reduksi.

Penurunan target terkait dengan tingginya biaya perdagangan internal, yang dalam banyak kasus membuat transaksi domestik lebih mahal daripada yang dilakukan dalam perdagangan internasional. Misalnya, bagi pedagang lokal, biaya pengangkutan komoditas dari pusat industri di Jawa ke Papua dan Sulawesi lebih tinggi daripada pengiriman produk yang sama untuk diekspor ke Jepang dan Eropa. Oleh karena itu, masuk akal bahwa pelaku bisnis mengeluh tentang

interaksi ekonomi intraregional yang kurang menguntungkan daripada di luar negeri. Penyebab ironi ini mungkin rumit. Salah satu penyebab yang menjengkelkan bagi komunitas bisnis adalah kartel lokal yang memonopoli jaringan logistik domestik. Kegiatan mereka telah meningkatkan biaya dan harga kebutuhan pokok seperti gula, beras, minyak, dan gas di wilayah negara (Noor, 2014: 1).

Bagi nusantara seperti Indonesia, sistem penghubung yang buruk telah menjadi faktor yang meluas yang melarang transportasi orang, barang, dan layanan antar pelabuhan utama, dan antara pelabuhan utama dan pelabuhan sekitarnya. Meski demikian, bukan berarti membiarkan arus lalu lintas yang lebih berat secara otomatis akan menghasilkan lebih banyak keuntungan dalam perdagangan dalam negeri. Intinya adalah, dengan mempercepat pengembangan transportasi laut untuk pertukaran antar pulau, pengaturan dan penawaran pasokan yang lebih efisien dapat dicapai (Wiranta, 2003).

Bagaimana tol laut mengatasi masalah disparitas dapat dijelaskan melalui hubungan positif antara spesialisasi produk dan transportasi laut. Secara operasional, tingkat spesialisasi komoditas menentukan permintaan, yang pada gilirannya mempengaruhi harga lokal. Di daerah di mana spesialisasi produk lebih rendah, harga komoditas cenderung lebih tinggi. Inilah sebabnya mengapa di kota-kota, di mana tersedia produk yang lebih luas, biaya lebih murah daripada di desa-desa di mana tingkat spesialisasi lebih rendah, ditambah dengan spesialisasi tenaga kerja yang lebih tinggi (Enwidodo, 1991; Kusreni, 2009).

Logika ini berlaku untuk ekonomi lokal dengan tingkat spesialisasi produk yang berbeda, terkait dengan kinerja yang tidak tepat dalam elemen industrialisasi tertentu. Sentuhan industri di Jawa, dalam banyak hal, memiliki spesialisasi produk lebih dari daerah lain, termasuk wilayah di pulau-pulau utama, terutama Kalimantan, Sulawesi dan Papua. Status produktivitas dalam produktivitas telah ada selama puluhan tahun karena distribusi situs produksi yang tidak merata (Wattimena, 2014).

Oleh karena itu, sangat penting bahwa pemerintah Joko Widodo menerapkan kebijakan untuk menjadi katalisator redistribusi industri ke

wilayah timur. Namun, ini tidak akan meningkatkan pendapatan daerah kecuali jika sistem transportasi ditingkatkan. Dengan pemikiran ini, spesialisasi produk yang berdampak pada harga juga bergantung pada bagaimana pergerakan orang, barang, dan layanan dari satu tempat ke tempat lain dikelola (Kadir, 2006). Kebijakan pembangunan tol laut sangat penting untuk memperluas jangkauan perdagangan barang dan jasa dalam negeri yang secara praktis dapat mengurangi penyimpangan pendapatan daerah.

Kapasitas kota-kota di kepulauan yang paling padat penduduknya, seperti Jawa dan Sumatra serta Nusa Tenggara kepulauan, untuk dijadikan lokasi produksi vital dan titik transit untuk perdagangan internasional dan domestik telah mengalami penurunan berdasarkan industrialisasi dan industrialisasi yang berlebihan. Sementara itu, potensi bagian lain dari negara tersebut tidak dieksploitasi, sehingga menyebabkan keadaan ketidakseimbangan yang tidak berkelanjutan (Baiquni, 2002).

Hal ini diperparah oleh fakta bahwa beban yang diciptakan oleh penyebaran infrastruktur yang tidak merata memiliki implikasi yang kurang baik terhadap kualitas proses pengambilan sumber daya alam (Henderson dan Kuncoro, 1996). Sebagai alternatif, Indonesia perlu menggunakan metode pemerintahan progresif yang memungkinkan reorganisasi sumber daya ekonomi memperoleh keuntungan dari sumber daya laut yang belum dijelajahi dari kepulauan lainnya. Trayek tol laut dimaksudkan sebagai basis konektivitas baru yang mendorong pertumbuhan produk dan pasar di daerah yang belum dijelajahi. Gagasan tentang tol laut juga menunjukkan bahwa ketidakseimbangan kapasitas nasional dan kelangkaan sumber daya terjadi karena kurangnya koneksi pulau yang efisien.

Dengan menekankan keunggulan tol laut dalam perencanaan pembangunan maritim jangka panjang, pemerintah Joko Widodo ingin mengutamakan kebijakan ekonomi politik ini, yang memprioritaskan pemerataan dan harmonisasi kinerja ekonomi lokal. Daerah pesisir diberi perhatian lebih. Mereka saling terkait dengan tujuan untuk mencapai lingkungan domestik yang stabil yang dapat menjadi dasar untuk menarik investasi asing.

Diplomasi maritim merupakan pelaksanaan politik luar negeri yang bertujuan untuk mengoptimalkan potensi kelautan guna memenuhi kepentingan nasional sesuai dengan ketentuan nasional dan hukum internasional.

Secara empiris dari aspek kemaritiman Indonesia tidak dapat hanya diartikan secara sempit dalam bentuk perundingan internasional di bidang kelautan, penetapan perbatasan atau diplomasi angkatan laut. Politik maritim Indonesia adalah pelaksanaan politik luar negeri yang tidak hanya terkait dengan berbagai aspek kelautan pada tingkat bilateral, regional dan global tetapi juga yang menggunakan aset kelautan, baik sipil maupun militer untuk memenuhi kepentingan nasional Indonesia sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional.

Program-program utama dalam melaksanakan strategi kebijakan politik poros maritim, sebagai berikut :

- a. Peningkatan kepemimpinan di dalam berbagai kerja sama di bidang kelautan pada tingkat bilateral, regional dan multilateral;
- b. Peningkatan peran aktif dalam upaya menciptakan dan menjaga perdamaian dan keamanan dunia di bidang kelautan;
- c. Kepemimpinan atau peran aktif dalam penyusunan berbagai norma internasional bidang kelautan;
- d. Percepatan perundingan penetapan batas maritim Indonesia dengan negara tetangga;
- e. Percepatan submisi penetapan ekstensi landas kontinen sesuai dengan hukum internasional;
- f. Peningkatan penempatan warga negara Indonesia di dalam berbagai organisasi internasional bidang kelautan; dan
- g. Pembakuan nama pulau.

Presiden Joko Widodo dalam visi misinya telah menegaskan tekad untuk merealisasikan nilai Trisakti, yaitu menjadikan Indonesia yang berdaulat secara politik, berdikari secara ekonomi dan berkepribadian dalam budaya. Seperti yang tertuang dalam Nawa Cita, salah satu implementasi nilai Trisakti tersebut adalah membangun wibawa politik luar negeri Indonesia

yang memuat komitmen untuk mengedepankan identitas Indonesia sebagai negara kepulauan dan negara maritim.

3.8. Pertimbangan Dalam Pertahanan dan Keamanan Maritim

Pada KTT Asia Timur ke-9, Presiden RI secara resmi meluncurkan visi Poros Maritim Dunia yang didasari oleh kesadaran akan adanya sebuah transformasi besar di abad ke-21 ini. Pusat gravitasi geoekonomi dan geopolitik dunia sedang bergeser dari Barat ke Timur. Negara-negara Asia sedang bangkit. Sebagai negara dengan letak geografis yang sangat strategis, di tengah pusat dinamika politik dan ekonomi internasional, Indonesia akan semakin memperkuat perannya di kawasan dan dunia. Posisi sebagai Pores Maritim Dunia membuka peluang bagi Indonesia untuk membangun kerjasama keamanan dan stabilitas regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat.

Pelaksanaan diplomasi keamanan laut(Navy Diplomacy) merupakan kunci penting bagi perwujudan visi Poros Maritim Indonesia. Upaya tersebut dilaksanakan melalui diplomasi maritim yang mengedepankan dimensi kedaulatan, keamanan, dan kesejahteraan. Untuk menjadi Poros Maritim Indonesia perlu mempertegas jati diri sebagai negara maritim dengan sektor kelautan sebagai sentral kehidupan bangsa dalam mengembangkan segala potensinya. Diplomasi kelautan diarahkan untuk dapat membuka peluang bagi Indonesia dalam membangun kerjasama bilateral, regional dan internasional bagi kemakmuran rakyat. Diplomasi kelautan harus diterjemahkan ke dalam langkah-langkah konkrit yang mengkonsolidasikan semua kerjasama internasional yang dapat mendorong pemanfaatan potensi dan kekayaan laut Indonesia.

Presiden Joko Widodo telah mengajak rakyat Indonesia untuk mengembalikan kejayaan laut Indonesia. Sebuah visi yang tertuang dalam konsep Poros Maritim yang disampaikan pada pidato pelantikannya dan kemudian secara resmi diluncurkan pada KTT Asia Timur ke-9. Untuk mencapai visi tersebut, Pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla telah menegaskan untuk mengedepankan pembangunan

ekonomi kelautan demi mewujudkan cita-cita menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Poros Maritim Dunia adalah visi pembangunan nasional yang ingin menjadikan Indonesia sebagai pusat kegiatan ekonomi regional dan global melalui pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya kelautan. Upaya menuju Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dapat dilakukan dalam 3 (tiga) dimensi, yaitu: (i) kesejahteraan (*prosperity*); (ii) kedaulatan (*sovereignty*), dan (iii) keamanan (*security*). Buku ini secara khusus ditujukan untuk menjabarkan operasionalisasi diplomasi melalui dimensi kesejahteraan (*prosperity*). Operasionalisasi dimensi keamanan dan kedaulatan akan dibahas pada buku kedua.

Dimensi kesejahteraan merupakan salah satu tujuan utama diplomasi kelautan dan visi Poros Maritim Dunia. Untuk meningkatkan kesejahteraan, diplomasi dan kebijakan luar negeri diharapkan dapat memberi manfaat secara langsung bagi rakyat. Pembangunan kelautan dan diplomasi kelautan diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui perluasan lapangan kerja dan kesempatan usaha di bidang maritim.

Kementerian Luar Negeri sebagai penjurur diplomasi dan hubungan internasional diarahkan untuk memanfaatkan jejaring dalam hubungan bilateral, regional maupun multilateral dalam membangun kerjasama di bidang maritim dengan negara-negara sahabat. Disamping itu, Kementerian Luar Negeri juga dapat melakukan pengarusutamaan isu pembangunan kelautan dan kerjasama kelautan di forum-forum regional dan multilateral.

Dalam pidato pelantikannya, Presiden Jokowi menegaskan arti penting diplomasi dengan tujuan utama *Jalesveva Jayamahe*, yaitu untuk mengembalikan identitas Indonesia sebagai negara maritim. Dalam hal ini, laut Indonesia harus dilihat sebagai pemersatu yang mengintegrasikan aktivitas pembangunan dan ekonomi antar daerah dalam sebuah kesatuan kebijakan nasional yang berbasis pembangunan laut. Berangkat dari koordinasi kebijakan nasional, Indonesia dapat memosisikan diri sebagai Poros Maritim kawasan regional dan dunia internasional. Visi Poros Maritim Dunia merupakan penegasan ekonomi politik Deklarasi Djuanda tahun 1957 yang ingin diwujudkan

untuk mengantar Indonesia tidak saja sebagai negara kepulauan, tetapi juga sebagai negara maritim.

Poros Maritim merupakan gagasan untuk mengangkat kembali identitas bangsa sebagai suatu kekuatan maritim di antara Samudra Hindia dan Pasifik. Melalui gagasan ini, Indonesia diharapkan dapat memanfaatkan potensi geografis, geostrategis, dan geoekonomi yang merupakan faktor penting bagi dinamika hubungan internasional di kedua samudra tersebut.⁴⁹ Secara umum, Poros Maritim adalah visi pembangunan nasional untuk menjadi “pusat” kegiatan ekonomi regional dan global dengan memanfaatkan sumber-sumber dan aktivitas kelautan.

Pembangunan kelautan Indonesia adalah untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, dan kuat berbasiskan kepentingan nasional. Kebijakan politik poros maritim Presiden Joko Widodo: (i) Budaya Maritim, (ii) Menjaga dan mengelola Sumber Daya Laut, (iii) Pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim, (iv) Diplomsu Maritim, (v) Membangun Kekuatan pertahanan dan keamanan maritim⁵⁰

Menurut sejarah, visi maritim Indonesia sebenarnya telah digagas pada masa Presiden Soekarno. Presiden Soekarno menyebutkan bahwa bangsa Indonesia akan menjadi bangsa yang kuat jika menjadi bangsa bahari.⁵¹ Visi tersebut kemudian diejawantahkan dengan memperkenalkan konsep negara kepulauan Indonesia melalui Deklarasi Djuanda tahun 1957. Jati diri bangsa sebagai negara kepulauan berhasil dimasukkan dalam Konvensi Hukum Laut tahun 1982 (UNCLOS) melalui perjuangan diplomasi Indonesia.

Pemerintah Jokowi-JK periode 2014-2019 melalui kebijakan luar negerinya berkomitmen untuk mengedepankan identitas Indonesia sebagai negara maritim dan membangun kerjasama internasional untuk memperkuat jati diri bangsa sebagai negara maritim tersebut.

⁴⁹ ⁴⁹ Retno LP Marsudi, "Diplomasi Poros Maritim Indonesia", KOMPAS, 19 September 2014.

⁵⁰ Paparan Menteri Koordinasi Bidang Kemaritiman pada Rapat Kerja Pimpinan Kemlu dengan Kepala Perwakilan RI, 2 Februari 2015. Diambil dari Visi-Misi dan Program Aksi Jokowi-Jusuf Kalla 2014.

⁵¹ Wahyono Suroto Kusumoprojo, "Indonesia Negara Maritim", 2007.

Dari sisi politik luar negeri, filosofi yang terkandung di dalam visi Poros Maritim dapat digali dari doktrin negara kepulauan yang berhasil diperjuangkan lewat Deklarasi Djuanda tahun 1957. Deklarasi Juanda mengandung tuntutan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan. Sementara visi Poros Maritim mempertegas tuntutan tersebut dengan cita-cita mewujudkan Indonesia sebagai bangsa maritim.

Jika Deklarasi Djuanda merupakan tuntutan hukum atas wilayah laut Indonesia sebagai negara kepulauan, maka visi Poros Maritim Dunia merupakan penegasan bahwa wilayah laut Indonesia merupakan pemersatu pulau-pulau yang tersebar di Nusantara. Visi atau cara pandang negara kepulauan melihat Indonesia terdiri dari pulau-pulau yang terpisahkan oleh laut. Sedangkan visi negara maritim memandang Indonesia sebagai hamparan samudra yang ditaburi ribuan pulau. Dalam cara pandang ini, laut tidak lagi dipersepsikan sebagai pemisah, tetapi sebagai pengikat pulau-pulau yang disebut Nusantara.

Menurut definisinya, negara maritim adalah negara yang mampu mengelola laut untuk kepentingannya baik secara politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan.

Negara maritim juga dapat diartikan sebagai negara yang mampu memanfaatkan laut, walaupun tidak memiliki laut yang luas, melalui kemampuan teknologi, ilmu pengetahuan dan kapasitas untuk mengelola laut baik ruangnya, posisi strategisnya dan kekayaan alam di dalamnya.⁵²

Untuk menjadi poros maritim dunia, Indonesia peulu mempertegas jati dirinya sebagai negara maritim dan menjadikan sektor kelautan sebagai sentral kehidupan bangsa dalam mengembangkan segala potensinya.⁵³

Jika Indonesia memiliki visi menjadi Poros Maritim, Indonesia harus mampu mengelola, mengamankan, dan memanfaatkan ruang dan kekayaan lautnya untuk kemajuan dan kesejahteraan bangsa. Empat

⁵² Chandra Motik dan Hasjim Djalal, "Negara Kepulauan menuju Negara Maritim: 75 tahun Prof. Dr. Hasjim Djalal, MA", Jakarta: Lembaga Laut Indonesia, 2011.

⁵³ Retno LP Marsudi, "Diplomasi Poros Maritim Indonesia", KOMPAS, 19 September 2014.

indikator penting sebagai prasyarat terbentuknya suatu negara maritim yang kuat yaitu kemampuan pemanfaatan, pengawasan, pengamanan dan pengendalian.⁵⁴

Pembangunan kelautan Indonesia sebagai fondasi perwujudan visi Poros Maritim diharapkan untuk dapat mengantarkan Indonesia sebagai negara maritim yang kuat.

Kedepan Indonesia bisa menjadi satu kekuatan besar, poros maritim dunia yang berada tepat di pusat kawasan Indo-Pasifik yang mencerminkan identitas Indonesia sebagai negara kepulauan dan negara maritim.

Pada KTT Asia Timur ke-9, Presiden Joko Widodo secara resmi meluncurkan visi Indonesia sebagai Poros Maritim. Gagasan tersebut berangkat dari visi dan misi Pemerintah 2014-2019 yang memuat cita-cita Indonesia sebagai negara maritim. Salah satu upaya dalam mewujudkan gagasan tersebut dilakukan melalui penguatan jati diri Indonesia sebagai negara maritim dan membuka peluang kerjasama kelautan melalui diplomasi maritim.⁵⁵

Diplomasi ekonomi kelautan adalah aktualisasi peran Kementerian Luar Negeri dalam mendukung visi Poros Maritim melalui pembangunan kelautan yang memberi manfaat langsung bagi kesejahteraan rakyat. Penerjemahan diplomasi kelautan melalui kebijakan luar negeri untuk mendukung visi Poros Maritim Dunia harus memahami dimensi-dimensi penting diplomasi kelautan, yaitu: (i) dimensi kedaulatan (*sovereignty*); (ii) dimensi keamanan (*security*); dan (iii) dimensi kesejahteraan (*prosperity*).

Dari dimensi Kedaulatan negara dan wilayah, penyelesaian perundingan perbatasan wilayah merupakan prioritas yang harus dilakukan Indonesia. Dari dimensi keamanan, peningkatan kapabilitas pengamanan laut sebagai suatu keharusan, seperti *illegal fishing*, pembajakan dan kejahatan lintas negara lainnya. Lebih lanjut, dimensi

⁵⁴ Prof. Dr. Ir. Alex S.W. Retraubun, MSc, "Poros Maritim Dunia: Realistiskah?", TEMPO, 11 Agustus 2014.

⁵⁵ Joko Widodo dan Jusuf Kalla, "Visi Misi dan Program Aksi - Jokowi Jusuf Kalla 2014", (2014), http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf diakses pada tanggal 30 Oktober 2014.

kesejahteraan merupakan tujuan utama diplomasi dan visi Poros Maritim yang berfokus pada pembangunan Indonesia sebagai negara maritim.

Dimensi Kesejahteraan dioperasionalkan melalui diplomasi ekonomi kelautan. Diplomasi ekonomi kelautan adalah aktualisasi peran Kementerian Luar Negeri dalam mendukung visi Poros Maritim melalui pembangunan kelautan yang memberi manfaat langsung bagi kesejahteraan rakyat. Diplomasi ekonomi kelautan diarahkan untuk memproyeksikan Indonesia sebagai bangsa yang disegani dengan menempatkan laut sebagai suatu keunggulan komparatif dan kompetitif dalam melakukan hubungan dengan negara-negara lain di dunia.

Secara garis besar, peran diplomasi ekonomi kelautan diantaranya adalah melalui promosi, negosiasi dan *opportunity seeking* oleh Kementerian Luar Negeri dalam identifikasi kerjasama serta pengarusutamaan isu kelautan di berbagai fora dalam realisasi Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia.

Sejumlah sektor-sektor yang perlu menjadi perhatian dalam diplomasi ekonomi kelautan, seperti: pembangunan infrastruktur laut yang membuat laut menjadi faktor integratif bangsa, *championing* industri perkapalan nasional berkelas dunia, pembangunan *coastal cities* dan pulau-pulau kecil yang maju (*minapolitan*), pengembangan potensi pariwisata bahari pantai dan pesisir, serta eksplorasi potensi energi terbarukan dan mineral dari laut.

Peran Indonesia sebagai pemimpin alamiah ASEAN harus dipertahankan dengan membantu negara anggota yang mengalami kesulitan. Kasus sengketa antara Filipina dan Vietnam dengan China di Laut China Selatan harus menjadi prioritas agenda politik Indonesia melalui forum ASEAN.

Secara definisi, menurut Shicun, W dan Keyuan, Z.⁵⁶ keamanan maritim adalah hal yang menyangkut keamanan navigasi (di laut), penanggulangan kejahatan transnasional meliputi bajak laut dan terorisme maritim, serta pencegahan dan resolusi konflik (maritim).

⁵⁶ Shicun, W dan Keyuan, Z. (Ed). 2009. *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation*. Surrey, Inggris: Ashgate. Hlm. 3.

Dalam konteks hubungan internasional, keamanan selalu dikaitkan dengan kerawanan (*vulnerability*) suatu negara yang dijadikan pihak eksternal sebagai kesempatan untuk membuat masalah atas negara tersebut. Jika negara tersebut kekuatan pertahanannya lemah, ada kerawanan atas negara itu untuk diserang oleh negara lain yang lebih kuat; atau jika negara tersebut terletak di lokasi yang strategis – berbatasan dengan *chokepoint* yang padat kepentingan – maka negara yang tidak stabil atau tidak mampu menegakkan keamanan maritim akan mengundang negara-negara berkepentingan, biasanya *greatpowers* dan *superpower*, untuk hadir atas nama keamanan nasional mereka. Demikian pula jika negara tersebut lemah dalam pengawasan di laut, negara tersebut memiliki kerawanan untuk dirugikan oleh nelayan asing (*illegal fishing*), penyelundup (baik orang maupun barang), perompak (*pirate*) dan teroris maritim.

Bagi Indonesia yang memiliki posisi geografis yang begitu strategis, yang berada di salah satu jalur perdagangan paling sibuk di dunia dan ditopang kekayaan alam yang berlimpah, akan menyebabkan banyak negara ingin terlibat dengan Indonesia. Misalnya saja, teori domino yang menjadi pedoman Amerika Serikat pada era Perang Dingin yang menyebabkan negara itu terlibat dalam konflik di Vietnam. Situasi tersebut menekankan betapa pentingnya hal itu bagi blok Barat; bahwa dengan jatuhnya Vietnam ke blok Komunis, maka negara-negara lain pun akan ikut jatuh dan puncaknya adalah jatuhnya Indonesia ke tangan komunis. Apabila itu sampai terjadi akan berdampak pada keamanan *sea lines of communication* yang memiliki nilai strategis saat itu dalam memutus *life line* musuh.

Pasca Perang Dingin, Indonesia menjadi negara yang sangat diperhitungkan dan kerjasamanya pun sangat diinginkan negara lain. Dengan semakin meningkatnya persaingan antar negara-negara besar seperti Amerika Serikat dan China, yang berebut pengaruh di kawasan Indo-Pasifik, maka Indonesia harus memperhatikan perkembangan situasi dan kondisi internasional dan bereaksi sepatutnya untuk menanggulangi ancaman yang mungkin muncul dari pertikaian tersebut.

Jika mengkaji tentang keamanan, maka secara otomatis juga harus mengkaji tentang kerawanan (sebagai lawan dari keamanan).

Setidaknya ada tiga faktor domestik yang menyebabkan kerawanan di laut, yakni: rendahnya pengawasan atau dikenal dengan istilah *maritime domain awareness* (MDA) yaitu kesadaran domain maritim. Konsepsi MDA ini terus diangkat Amerika Serikat supaya negara-negara, terutama yang berbatasan, dan/atau berdaulat dengan rute strategis, mau bekerjasama dalam membagi informasi maritim untuk mengurangi risiko macetnya lalu lintas perdagangan maritim, rendahnya kemampuan penindakan terhadap oknum dan tingginya potensi penyelundupan di laut. Minimnya pengawasan akan memberi oknum kesempatan melakukan aksi pelanggaran hukum. Tanpa penindakan yang tegas (seperti penindakan secara tebang-pilih) akan menyebabkan oknum tidak jera untuk melakukan pelanggaran hukum lagi. Padahal, potensi ekonomi di laut yang tinggi akan menarik perhatian berbagai pihak untuk mengeksploitasinya dan memanfaatkan hasil laut Indonesia.

Perairan Indonesia terdiri atas lautan di antara pulau-pulau besar (perairan nusantara) yang sangat luas. Hal itu membutuhkan postur dan doktrin pertahanan maritim yang sesuai dengan karakter khas tersebut, yang membedakan dengan doktrin pertahanan maritim negara lain pada umumnya. Untuk Indonesia, perairan nusantara membutuhkan patroli kapal-kapal besar yang mampu mengarungi laut yang jauh dari pantai. Kalau angkatan laut negara lain membutuhkan *blue water navy* untuk *forward deployment* ataupun *strategic forward defense*; maka untuk Indonesia, kapal-kapal perang besar digunakan untuk patroli (*forward presence*) tidak hanya di laut luar (dekat perbatasan), namun juga di perairan nusantara.

Kemampuan pertahanan Indonesia perlu terus ditingkatkan sehingga minimal tidak terlalu jauh dan dapat menyelaraskan diri dengan dinamika perkembangan lingkungan strategis yang terus berubah. Pemerintah Indonesia perlu mengkaji keuntungan dan risiko dari doktrin *strategic forward defense* (SFD) demi meningkatkan kemampuan pertahanan Indonesia. Bagi negara yang tingkat stabilitas keamanan dalam negerinya masih labil, maka strategi *Defense-in-Depth* (DiD) masih sangat relevan. Kekuatan matra darat menjadi *leading sector* strategi DiD dalam bentuk operasi teritorial. Namun bagi negara

yang tingkat stabilitas keamanan dan perekonomiannya sudah mapan, maka kepentingan nasionalnya lebih didominasi pada upaya perlindungan dirinya dari ancaman luar serta mengamankan sejumlah sumber daya yang berada di perbatasan (yang jauh dari *center of gravity*) dan/atau menghalau ancaman sebelum ancaman masuk ke wilayah negaranya.

Telah disadari bahwa stabilitas keamanan dalam negeri dan perekonomian Indonesia cenderung menguat. Sehingga sudah saatnya Indonesia menerapkan dua strategi sekaligus, yaitu DiD (dengan TNI AD sebagai *leading sector* dengan operasi teritorialnya) dan SFD (dengan TNI AL dan TNI AU secara bersama-sama menjadi *leading sector-nya*). Dengan penerapan kedua strategi tersebut, diharapkan pertahanan Indonesia akan semakin kokoh dalam menghadapi ancaman tradisional maupun non tradisional.

Sebagai negara kepulauan besar, doktrin militer pun perlu memberi perhatian lebih kepada operasi amfibi dan lintas udara serta pertahanan pantai/pesisir dan pertahanan udara.

Wilayah perairan Indonesia yang sangat luas akan sulit untuk diamankan sepenuhnya. Sehingga perlu adanya prioritas. Daerah-daerah menjadi prioritas tentunya adalah sejumlah daerah yang memenuhi salah satu atau lebih unsur berikut ini: (1) memiliki potensi ekonomi yang sangat tinggi, baik dari sumber daya alam maupun pariwisata; (2) memiliki lokasi yang strategis di dalam rute pelayaran dunia dan regional; dan (3) memiliki potensi sengketa/konflik perbatasan dengan negara tetangga. Dengan doktrin SFD, orientasi pertahanan lebih mawas ke luar. Namun strategi SFD memerlukan biaya yang besar. Hanya sejumlah kecil negara besar saja yang sudah melakukannya, yaitu : AS, Inggris, Perancis, Rusia, Jepang dan Australia (negara lain yang akan bergabung tentunya China dan India).

Kepentingan AS yang membangun traktat dan aliansi dengan sejumlah negara di Asia dan Eropa, memiliki pangkalan armada laut di sejumlah negara dan pulau-pulau di dua samudra (seperti Guam dan Diego Garcia). AS juga memiliki sebelas kapal induk yang dioperasikan di dua samudra. Kapal selam nuklir AS juga mengusung rudal jelajah berhulu nuklir yang mampu menjangkau seluruh wilayah

di dunia. Sedangkan Inggris memprioritaskan konsentrasi aset militer ekspedisinya pada wilayah Samudra Hindia (terutama untuk mengcover wilayah di Timur Tengah) dengan membentuk Naval Task Group 03. Inggris juga akan memiliki kapal induk yang dilengkapi dengan F-35B. Sedangkan Perancis juga memprioritaskan pada Samudra Hindia dengan kehadirannya di Reunion, Tromlein dan Mayotte. Perancis memiliki kapal induk yang dilengkapi dengan Rafale-M. Jepang dengan *Japanese Maritime Self Defense Forces* (JMSDF) berupaya untuk muncul keluar wilayahnya dengan tujuan untuk menghalau ancaman berupa terorisme, pembajakan dan pencemaran laut (namun terbatas di sekitar Laut China Timur dan Laut Jepang).

Untuk postur kekuatan pertahanan Indonesia, gelar kekuatan lautnya hingga saat ini masih belum optimal. Karena pangkalan angkatan laut yang ideal hanya ada satu, yaitu di Surabaya. Pangkalan angkatan laut lain belum memiliki fasilitas resuplai (untuk BBM, air, bahan makan dan suplai logistik lainnya), docking, pergudangan, fasilitas pemeliharaan dan perbaikan yang memadai. Sehingga perlu ada program pemerintah untuk menambah pangkalan angkatan laut (AL) yang setara dengan pangkalan AL di Surabaya, di lokasi lain yang strategis. Lokasi yang dipilih harus disesuaikan dengan lokasi ancaman (baik tradisional maupun non-tradisional).

Jika wilayah Indonesia akan dibagi menjadi tiga Komando Gabungan Wilayah Pertahanan (Kogabwilhan), perlu dikaji lagi penempatan tiga pangkalan laut besar yang tidak harus berada di Jakarta dan Surabaya (di mana kegiatan pelabuhan sipilnya sudah terlalu padat). Sebagai penopang utama operasional kapal-kapal perang Armada Barat, Lantamal III/ Jakarta yang berkedudukan di Pondok Dayung juga sudah sangat tidak memenuhi syarat. Demikian juga Lantamal V/ Surabaya. Di tengah keterbatasan anggaran dan ancaman yang harus direspons, diperlukan pengkajian untuk mencari formula yang paling sesuai bagi Indonesia dalam menetapkan lokasi terbaik bagi penempatan pangkalan besar TNI AL.

3.9. Keamanan Maritim dan Regional

Dalam dimensi maritim pada keamanan regional di Indo-Pasifik, postur pertahanan yang efektif terpusat pada kekuatan maritim (*seapower*) dan kekuatan udara (*airpower*). Hal ini sejalan dengan pendapat Prabhakar⁵⁷ yang dituangkan ke dalam enam alasan.

Pertama, karena dampak dari transformasi pertahanan dan peningkatan teknologi militer, atau dikenal dengan istilah *Revolution in Military Affairs* (RMA). Kekuatan laut dan udara dipandang sebagai kekuatan primer dan kekuatan efektif untuk penangkalan serta proyeksi kekuatan. Dalam konteks transformasi pertahanan di Indo-Pasifik, postur militer yang efektif lebih difokuskan pada platform pengangkut logistik cepat, wahana siluman, serangan presisi, *aerial early warning* (AEW), dan persenjataan terpadu dengan kekuatan laut yang menyediakan wahana mobilitas dan serangan; serta kekuatan udara untuk misi pengintaian dan penyerangan. Kekuatan darat (*land power*) akan dikerahkan manakala unsur kekuatan udara dan laut musuh sudah dapat dilumpuhkan.

Kedua, adanya kehadiran kekuatan laut asing di kawasan Samudra Hindia, Laut China Selatan, dan Pasifik Timur terutama dari angkatan laut Amerika Serikat, Australia, China, India, Jepang, Prancis dan Inggris menyebabkan peningkatan kebutuhan interoperabilitas antara kekuatan laut negara di kawasan dan kekuatan maritim asing tersebut. Kekuatan laut di kawasan terdorong melakukan modernisasi kekuatan agar mampu bersinergi dengan kekuatan asing. Khusus untuk kekuatan Amerika Serikat, kekuatan dari Angkatan Laut AS (US Navy dan bukan dari US Air Force) yang bersifat *expeditionary forces* diproyeksikan menjadi kekuatan penyeimbang (*balancer*) di kawasan. Angkatan Laut AS menempatkan sebagian besar dari 11 kapal induknya untuk wilayah barat AS (yang meliputi kawasan Indo-Pasifik) di bawah komando US *Pacific Command*.

Ketiga, modernisasi kekuatan militer China juga berdampak pada kebutuhan untuk memodernisasi kekuatan pertahanan di kawasan Asia

⁵⁷ Prabhakar, W L.S. 2007. *Tie Regional Dimension of Territorial and Maritime Disputes in Southeast Asia: Actors, Disagreements and Dynamics dalam Maritime Security in Southeast Asia*. London: Routledge.

Tenggara, khususnya ASEAN. Kekuatan militer China (PLA) memiliki kekuatan laut yang berdaya tempur jarak jauh (*expeditionary forces*), baik untuk kekuatan permukaan maupun kapal selam nuklirnya. Angkatan Laut China telah mengoperasikan sebuah kapal induk (kelas Liaoning) yang diperkuat dengan pesawat tempur buatan sendiri, yaitu Shenyang J-15 (tiruan Sukhoi Su-33 yang dirancang khusus untuk mampu terbang-landas dari/ke kapal induk). Adalah hal logis jika kekuatan pertahanan negara-negara di Indo-Pasifik dibangun untuk menghasilkan daya tangkal bagi kekuatan militer China yang asertif, masif dan semakin besar.

Keempat, isu global atas perang melawan terorisme juga membuat kekuatan militer di Indo-Pasifik menyiapkan diri dalam menghadapi konflik asimetris dan berintensitas rendah. Peran pasukan khusus yang didukung elemen laut dan udara dianggap sebagai cara terbaik memerangi terorisme dan insurjensi. Dibutuhkan alutsista khusus untuk mendukung operasi konter-insurjensi seperti: helikopter serang ringan, pesawat *counter-insurgency* (COIN), helikopter serbu (yang dipersenjatai kanon), perahu cepat bersenjata, UAV taktikal, dan sebagainya.

Kelima, peran Amerika Serikat (AS) di kawasan Indo-Pasifik cenderung semakin besar. AS terus menawarkan kerjasama dan penjualan persenjataan ke negara-negara di kawasan untuk mempererat hubungannya dengan negara-negara di Indo-Pasifik dalam memerangi terorisme dengan penekanan pada interoperabilitas dan proses transformasi pertahanan. Amerika Serikat telah mengumumkan Filipina dan Thailand sebagai mitra aliansi non-NATO pada bulan Oktober 2003. Sementara AS dan Indonesia telah membentuk kerjasama yang dinamakan *Comprehensive Partnership Arrangement* (CPA) di tahun 2010. CPA dapat dimanfaatkan sebagai koridor untuk memfasilitasi transfer dan penjualan perangkat keras (dari AS ke Indonesia). Yang perlu untuk disadari bahwa peran AS di kawasan terlalu penting dan berisiko untuk diabaikan.

Terakhir, munculnya peran dan relevansi baru dari aliansi regional dan bilateral di Indo-Pasifik antara AS dan *Five Powers Defense Arrangement* (FPDA). FPDA telah menemukan landasan kerja

sama baru dari kerjasama kekuatan laut dan udara Australia, Malaysia, Selandia Baru, Singapura dan Inggris dalam menyatukan kekuatan dan sumber daya untuk memerangi terorisme. Sementara landasan awal dalam mengimbangi Indonesia secara formal belum berubah. Landasan awal FPDA ini dapat menjadi ganjalan bagi kerjasama negara-negara anggota FPDA dengan Indonesia. FPDA adalah bekas peninggalan Perang Dingin. Eksistensi aliansi itu hingga saat ini, yang awalnya dibentuk karena didorong untuk menahan Indonesia, seharusnya sudah tidak relevan lagi. Jika memang negara anggota FPDA tidak menganggap Indonesia sebagai ancaman, seharusnya aliansi ini sudah dibubarkan (atau setidaknya mengikutsertakan Indonesia dalam keanggotaan FPDA).

Dari perspektif kebijakan publik di Indonesia, Poros Maritim Dunia sebagai kebijakan publik masih terlalu abstrak untuk diimplementasikan. Masih diperlukan konsensus atas penjelasan visi maritim Indonesia pada abad ke-21 sebagai sebuah *mindset* baru bangsa Indonesia yang secara bertahap akan beralih dari perspektif *land power* menuju *maritime power* dan *land power*; dan dari *continental strategy* menjadi *maritime strategy*. Visi Poros Maritim Dunia menuju kekuatan maritim memerlukan enam unsur sesuai pendapat A.T Mahan sebagai berikut: 1) kedudukan geografis; 2) bentuk tanah dan pantainya; 3) luas wilayah; 4) jumlah penduduk; 5) karakter penduduk; dan 6) sifat pemerintahannya, termasuk lembaga-lembaga nasional-nya, karena laut merupakan sumber daya kehidupan yang luar biasa, khas dan strategis. Dari ke-6 unsur tersebut, dari unsur pertama hingga unsur kelima bersifat alamiah dan Indonesia telah memenuhi unsur negara maritim.

Kedudukan dan posisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan dan telah diakui secara internasional. Bentuk tanah dan pantainya yang sangat luas memberikan peluang bagi Indonesia untuk dapat mendirikan banyak pelabuhan laut. Luas wilayahnya sangat luas (lebih dari 5,8 juta km²). Jumlah penduduknya lebih dari 250 juta jiwa. Sedang karakter penduduk Indonesia sangat beragam. Jika pemerintah mampu mengakselerasi proses perubahan sosial untuk menjadikan bangsa Indonesia lebih berorientasi ke maritim, maka diharapkan jumlah sumber daya manusia Indonesia yang berkarakter maritim akan

semakin banyak. Sedangkan sifat pemerintahan Indonesia di era Presiden Jokowi ini cenderung memusatkan perhatiannya pada pembangunan di sektor kemaritiman. Keenam unsur ini jika dikelola dengan baik, maka akan mewujudkan visi kemaritiman Indonesia untuk menjadi negara maritim yang besar.

Peraturan Presiden tentang Kebijakan Kelautan Indonesia dengan rencana aksi belum sepenuhnya mencapai target dan hasil yang memadai, walaupun sudah cukup sebagai dasar hukum bagi penetapan Poros Maritim Dunia. Hal itu akan menjadi terobosan baru bagi kebuntuan hukum bagi masalah keamanan laut nasional di Indonesia, hingga saat ini masih tersandera karena belum disetujuinya Rancangan Undang-Undang Keamanan Nasional oleh DPR RI. Dengan Poros Maritim Dunia sebagai kebijakan nasional, maka untuk masalah koordinasi keamanan nasional, Kemenkopolkukam dapat menjadikannya sebagai acuan untuk menetapkan Strategi Keamanan Nasional (SKN). SKN ini yang kemudian dapat diterjemahkan oleh Kemhan untuk menetapkan Strategi Pertahanan Nasional (SPN), utamanya pada kekuatan Angkatan Laut. SPN ini lantas menjadi dasar bagi Mabes TNI untuk menetapkan Strategi Militer Indonesia (SMI). SMI dapat dijadikan referensi bagi masing-masing matra angkatan untuk menetapkan *land strategy*, *sea strategy* dan *air strategy* (seperti yang juga tertulis di diagram konsepsi pemikiran Geoffrey Till dan Wahyono S.K, 2009).

Dibawah ini akan dianalisis data dengan menggunakan matriks Swot Pertahanan dan Keamanan Maritim Indonesia sebagai berikut :

Matriks SWOT Pertahanan dan Keamanan Maritim Indonesia

<p>Strength (S) Weakness (W)</p> <p>Opportunity (O) dan Threat (T)</p>	<p>STRENGTH (S)</p>	<p>WEAKNESS (W)</p>
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Posisi Geografis Indonesia 2. Bentuk fisik dan luas Negara 3. Pertumbuhan ekonomi yang stabil 4. Sumber Daya Alam laut yang melimpah 5. Demografi yang baik 6. Kebijakan pemerintah yang berorientasi Maritim (PMD) 7. Kebijakan Politik Bebas Aktif Negara 8. Karakter dan sejarah sebagai bangsa maritim 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kebijakan yang masih tumpang tindih 2. Tingginya angka pengangguran dan kesenjangan sosial di wilayah laut 3. Sebagian besar SDA dikelola pihak asing 4. Tingginya gap pendidikan terhadap masyarakat pesisir 5. Perkembangan pembangunan daerah laut yang tidak merata 6. Pungutan liar, penyalahgunaan kekuasaan, korupsi dari oknum aktor maritime 7. Sistem informasi maritim yang rawan terhadap serangan cyber. 8. Teknologi maritim yang masih terbatas.
<p>OPPORTUNITY (O)</p>	<p>STRATEGI S-O Strength – Opportunity</p>	<p>STRATEGI W-O Weakness – Opportunity</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Indonesia berpeluang menjadi negara maritim terbesar didunia 2. Menjadi hegemoni baru di AsiaPasifik 3. Pertumbuhan ekonomi memacu tingginya perdagangan lintas laut 4. Peningkatan APBN 	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan infrastruktur dan konektivitas dilaut. • Pendayagunaan angkatan kerja yang melimpah dalam perekrutan personel pengawak TNI AL dan stakeholder lain. • Membangun kembali 	<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan re-negosiasi dengan pihak asing dalam pengelolaan sumberdaya alam yang dikuasai asing • Membentuk kebijakan sebuah satuan tugas

<p>menaikkan anggaran TNI AL dan Stakeholder lain</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Demografi Indonesia sebagai pasar yang besar 6. Adanya kerjasama transfer teknologi dengan Industri maritim negara lain 7. Pemanfaatan SDA laut untuk kesejahteraan penduduk 8. Tumbuhnya kesadaran maritime 9. Ikut serta kebijakan maritim dunia sebagai anggota IMO 	<p>budaya sebagai bangsa maritim.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pemanfaatan politik bebas aktif negara sebagai penengah dalam hegemoni China dan AS di Asia Pasifik 	<p>memberantasan korupsi dan pungli di wilayah laut.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan kerjasama dengan negara maju dalam bidang transfer teknologi pada pembangunan infrastruktur militer.
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; background-color: #e0e0e0;">THREAT (T)</div> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perburuan dan penjarahan sumberdaya kelautan, illegal Fishing 2. Ancaman serangan siber 3. Ancaman terorisme baik dari dalam maupun luar negeri 4. Perdagangan manusia dan imigran ilegal 5. Perdagangan narkoba dan penyelundupan barang dan senjata serta teknologi militer 6. Sebagai jalur pergeseran logistik dan peralatan perang jika terjadi konflik bersenjata 	<p style="text-align: center;"><u>STRATEGI S-T</u> Strength – Threat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan presentase APBN bagi sektor maritim dalam pembangunan kekuatan TNI AL dan stake holder lainnya. • Melaksanakan negosiasi dengan negara tetangga terkait dalam penanganan perjanjian lintas batas negara dilaut • Membangun fondasi dan infrastruktur sistem informasi yang kuat di wilayah maritim guna menghadapi ancaman siber pihak lain. 	<p style="text-align: center;"><u>STRATEGI W-T</u> Weakness – Threat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Membentuk satuan tugas yang terintegrasi dengan sesama aktor dalam keamanan maritim • Pemerataan pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim diwilayah pesisir dan perbatasan. • Pengembangan industri jasa maritim diwilayah pesisir, guna pembukaan lapangan kerja di tiap wilayah.

Sumber : Diolah dari buku Kejayaan Maritim Indonesia

Peraturan Presiden tentang Poros Maritim Dunia juga menjadi acuan bagi Kementerian Luar Negeri dalam menetapkan kebijakan luar negeri Indonesia. Dalam hal ini, kebijakan luar negeri (*foreign policy*) yang akan ditetapkan dapat saja kemudian menjadi doktrin kebijakan luar negeri Indonesia. Namun doktrin tersebut merupakan reduksi dari konsepsi Poros Maritim Dunia secara utuh. Doktrin kebijakan luar negeri akan dibatasi pada pilar ke- 4 Poros Maritim Dunia, yaitu diplomasi maritim (walaupun diplomasi dalam arti luas juga termasuk diplomasi budaya, ekonomi, pertahanan yang terkait dengan keempat pilar Poros Maritim Dunia yang lain).

Kebijakan Kelautan Indonesia(KKI) untuk rencana aksi dan implementasi dengan Peraturan Presiden nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia difokuskan pada Poros Maritim Dunia juga tentunya akan memberi arah bagi kebijakan ekonomi nasional, industri dan pertahanan-keamanan yang penekanan lebih kepada pembangunan ekonomi maritim, seperti pembangunan "*deep sea port*" beserta kelengkapan fasilitas terkait, pembangunan sarana transportasi laut, pembangunan konektivitas antar moda transportasi agar tercipta sistem transportasi yang terintegrasi, pembangunan zona ekonomi maritim, regulasi dan deregulasi di sektor ekonomi maritim, pemberantasan *illegal fishing* yang masih terus berlangsung sebagai suatu resultante yang berkesinambungan..

Terkait masalah keamanan maritim, terdapat banyak lembaga pemerintah yang terlibat seperti TNI AL, Polair, Ditjen Bea Cukai, Ditjen Imigrasi, Bakamla, Kementerian Perikanan dan Kelautan, Basarnas, dan bahkan Kementerian Perhubungan. Menteri Perhubungan Jonan⁵⁸ telah membentuk Ditjen baru yang bernama Direktorat Jenderal Penjagaan Laut dan Pantai. Banyaknya lembaga yang terkait pada tugas yang sama akan menimbulkan permasalahan di lapangan. Sehingga perlu adanya deregulasi dan regulasi yang lebih efektif dan efisien. Dalam Undang-undang No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, pemerintah dan DPR RI telah membentuk Badan Keamanan Laut (Bakamla) Indonesia.

⁵⁸ <http://print.kompas.com/baca/2015/07/13/Antara-Direktorat%2c-KPLP%2c-dan-Bakamla-diunduh-pada-canggal-19-Juli-2015>

Tujuan dari regulasi ini adalah untuk membentuk satu lembaga yang memiliki kewenangan multifungsi sebagai *maritime law enforcement, search and rescue at sea, environmental protection, shippingsafety, fisheryprotection* dan *custom and immigration* secara efektif dan efisien. Lembaga atau institusi ini mengintegrasikan seluruh instansi-instansi yang berwenang mengadakan operasi penegakan hukum dan keamanan di laut, yang selama ini menjalankan fungsi-fungsi seperti tersebut di atas secara sendiri-sendiri, sehingga menjadi kurang efektif dan efisien, bahkan cenderung tumpang tindih dalam pelaksanaannya. Adapun sasaran yang hendak dicapai adalah laut Indonesia menjadi aman dan terjaga dari kejahatan perompakan, penyelundupan, pencurian kekayaan negara, kejahatan transnasional dan kejahatan-kejahatan laut lainnya.

Namun demikian, pemerintah perlu secara tegas membagi tugas antara Bakamla dan TNI AL. Sesuai dengan Undang-undang yang sama No. 32/2014 Pasal 58 (2) sistem pertahanan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pertahanan dan TNI. Sehingga jika menyangkut pertahanan terhadap ancaman tradisional seperti ancaman dari militer asing, maka akan menjadi ranah TNI AL. Dengan berpedoman pada Undang-undang No. 32 Tahun 2014 di atas sebaiknya *leading sector* untuk keamanan laut dibagi kepada dua instansi. Jika ancaman yang dihadapi adalah militer (tradisional), maka peran koordinasi penegakan hukum di laut dipegang oleh TNI AL. Sedangkan jika ancaman yang dihadapi adalah nir militer (non tradisional), maka Bakamla yang berperan sebagai koordinator penegakkan hukum di laut. Namun demikian, praktek di lapangan akanlah sulit. Karena setiap instansi pemerintah memiliki sarana kapal patroli yang terbatas. Pembagian kewenangan akan menyebabkan semakin berkurangnya kurang efektifnya sistem pengawasan di laut. Sehingga perlu adanya suatu terobosan kebijakan yang dapat meningkatkan cara pengawasan.

Salah satu bentuk kebijakan tersebut adalah pola koordinasi yang bersifat matriks. Pola yang dimaksud menempatkan dua instansi koordinator dengan dua pembagian wewenang koordinasi yang berbeda.

TNI AL sebagai koordinator keamanan laut atas ancaman militer dibantu oleh seluruh instansi keamanan laut termasuk Bakamla untuk melakukan pengawasan atas seluruh potensi ancaman militer. Dengan demikian, pengawasan TNI AL akan semakin meluas karena mendapat dukungan kapal-kapal dari instansi lain. Manakala terdeteksi adanya potensi ancaman yang didapat oleh kapal patroli dari instansi non TNI AL, kapal ini memberikan laporan melalui sistem pelaporan berjenjang yang akhirnya diterima oleh satuan terkait di TNI AL. Satuan ini yang kemudian mengkoordinasikan tindakan yang harus dilakukan terhadap potensi ancaman, termasuk diantaranya melalui kapal dari instansi non TNI AL.

Demikian pula halnya untuk urusan menghadapi ancaman non militer. Bakamla sebagai koordinator keamanan laut nir militer, dapat memanfaatkan informasi yang diperoleh dari seluruh kapal instansi pemerintah, termasuk di antaranya kapal TNI AL. Manakala dideteksi terjadi ancaman non militer walaupun yang menemukan adalah kapal TNI AL, maka petugas berwenang di kapal TNI AL harus melaporkan secara berjenjang hingga akhirnya diterima oleh satuan terkait di Bakamla. Satuan di Bakamla ini yang kemudian mengkoordinasikan tindakan yang harus dilakukan terhadap ancaman non militer yang dilaporkan, termasuk di antaranya menggunakan sarana dari TNI AL.

Kedua instansi keamanan laut (TNI AL dan Bakamla) di atas adalah komplemen satu sama lain. Keduanya bukan dan tidak diperbolehkan untuk saling berkompetisi dalam mengurus keamanan di laut. Namun demikian, demi menegakkan hukum di laut, unsur pengawasan atas kinerja satuan keamanan laut perlu untuk dilakukan.

Pengawasan laut sangat strategis dan penting tersebut bisa bersifat internal dari inspektorat masing-masing instansi. Namun juga bisa dilakukan oleh instansi lain, seperti dari Polri, KPK, maupun Kejaksaan. Tindakan pengawasan ini sangat penting mengingat nilai ekonomis sumber daya kelautan dari kejahatan di laut sangat tinggi. Sehingga pemerintah perlu untuk menekan tindak kejahatan di laut agar nilai ekonomi yang hendak dibawa lari oknum kejahatan di laut dapat dirasakan oleh rakyat Indonesia dan menambah devisa negara.

BAB IV

PENCAPAIAN IMPLEMENTASI KEBIJAKAN POLITIK POROS MARITIM

Pendahuluan

Terwujudnya infrastruktur dalam memajukan perekonomian maritim Indonesia. Pertama, pembangunan ekonomi lokal dengan mendukung 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. Pemerintah untuk lebih memperhatikan infrastruktur timur Indonesia dan efektivitas pembangunan pelabuhan kini mulai terlihat sebagai hasil pencapaian kebijakan politik poros maritim presiden Joko Widodo

Kemenuh 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 (dalam Indonesian Perspective, Vol. 3, No. 1 Januari-Juni 2018, 1-17)

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.

Poros Maritim dunia. 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 Darussa

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. 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. 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. Pemerintah Indonesia selama ini hanya

mampu mendanai sekitar 30% dari keseluruhan biaya infrastruktur yang dibutuhkan. Untuk 70% dana lainnya, pemerintah melakukan pembiayaan dengan bantuan investasi swasta atau lembaga keuangan internasional (Percival, 2015). 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

4.1. Langkah Pencapaian Implementasi Tentang Tiga Pilar Poros Maritim

Kebijakan politik poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri maritim (terutama industri perkapalan, pelabuhan dan perikanan), menjadikan kekuatan laut sebagai salah satu tonggak diplomasi luar negeri, menjamin keamanan maritim dan sekaligus menjamin berkembangnya budaya maritim.

Dengan poros maritim, Indonesia sekaligus akan menjadi Poros Maritim Dunia dimana laut sebagai jalan lalu lintas dunia. Poros Maritim Dunia akan mengkait dengan pengaturan batas maritim, penataan ruang laut dan diplomasi, pengembangan industri maritim dan konektivitas laut, pengembangan industri sumber daya alam, dan jasa kelautan. Istilah Poros Maritim Dunia ,mungkin dapat dianggap sebagai Jalan Raya Maritim Dunia .Sebagai jalan raya laut, tentu akan dilintasi oleh kapal-kapal seluruh dunia . Negara-negara yang melintasi jalur laut tersebut akan melindungi, mengamankan kepentingan nasional negaranya di jalur tersebut.

Apabila kepentingan ini tidak sejalan dengan kepentingan nasional Indonesia, akan menimbulkan permasalahan internasional.

Yang penting dalam kaitan poros maritim dunia tersebut Indonesia tetap mempunyai kedaulatan dan kewenangan penuh terhadap Jalan Raya Maritim Dunia. Empat selat yang dilewati jalur dunia adalah selat Malaka, selat Sunda, selat Lombok dan selat Makasar. Terkait dengan itu ada tiga jalur ALKI (alur laut kepulauan Indonesia), yaitu ALKI I melintasi Laut Cina Selatan, Selat Karimata, Laut Jawa, Selat Sunda., ALKI II melintasi Laut Sulawesi, Selat Makassar, Laut Flores, Selat Lombok. dan ALKI III Melintas Samudra Pasifik, Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai dan Laut Sawu Tol Laut bukan diartikan sebagai jalan Tol di atas laut, tetapi jalur pelayaran yang akan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di seluruh Indonesia. Dengan demikian jalur ini menghubungkan satu pulau dengan pulau lain. Tol laut akan dilalui oleh kapal-kapal laut berukuran besar. Pemakaian perahu-perahu motor kecil yang selama ini digunakan kurang ekonomis dan tingkat keselamatannya juga rendah.

Industri itu adalah untuk menghasilkan produk barang dan jasa. Industri Maritim, itu mencakup berbagai industri yang terkait dengan laut yaitu : 1).Perikanan (penangkapan, pembenihan, budidaya ikan dan biota air serta pengolahan hasil laut), 2).Pariwisata bahari dan penunjangnya, 3).Pertambangan (pengeboran minyak/ gas bumi, pengolahan mineral laut), 4).Industri maritim (galangan kapal & pemeliharaan, bangunan lepas pantai), 5).Angkutan laut (pelayaran domestik & internasional), 6).Bangunan kelautan (penyiapan lahan dan konstruksi bangunan), 7).Jasa kelautan (pelabuhan, pelayanan keselamatan pelayaran, pendidikan, penelitian dibidang kelautan). Upaya pengembangannya dapat ditempuh melalui investasi besar-besaran di bidang kelautan. Dengan investasi itu dapat tumbuh jiwa bahari, meningkatnya manfaat sumberdaya laut, perlunya IPTEK kelautan, perlunya SDM kelautan dan perlunya lembaga pendidikan kelautan. Perlu disadari bahwa industri kelautan itu masuk kategori industri berat, yang memerlukan padat teknologi dan padat modal, dengan sumberdaya profesional.

Karena investasi dalam aspek maritim ini merupakan investasi dalam mega proyek, maka. investasi dalam negeri tidak akan mencukupi. Oleh karena itu, perlu mengundang investor asing dari luar

negeri. Investasi yang dimaksud antara lain untuk membangun pelabuhan-pelabuhan, transportasi laut dan infrastruktur keamanan laut. Penanam modal asing umumnya, di samping bermotif ekonomi juga perebutan posisi strategis, demi kepentingan -kepentingan negara investor.

Dengan luas Laut mencapai 5,8 juta km², 2,3 juta km² perairan kepulauan, 2,7 km² ZEE, jumlah pulau > 17000, panjang pantai lebih dari 80000 km, posisinya diapit dua samudera hindia dan pasifik, dua benua Asia-Australia, potensi sumberdaya ekonomi berupa energi, mineral, perikanan, pariwisata, transportasi dan industri maritim, kekayaan maritim NKRI, potensi ini menjajikan prospek kemakmuran mendatang.

Potensi yang prospektif dalam waktu dekat untuk segera dikembangkan adalah minyak dan gas bumi laut, perdagangan barang dengan jasa angkutan laut, potensi ikan yang dapat dipanen sekitar 6,5 juta ton/ tahun, potensi budidaya laut lebih 12 juta hektar. potensi produksi garam sekitar 3 juta ton/ tahun. Ladang minyak lepas pantai cukup potensial. Terakhir ditemukan di ladang minyak di sebelah utara pantai Bali, namanya ladang minyak Terang. Cadangan cukup potensial yaitu sekitar 9,6 juta barrel ditambah 1,3 triliun kaki kubik, yang dapat memasok 300 juta kaki kubik per hari, atau setara dengan produksi 50 ribu barrel per hari.

Kegiatan industri laut yang mampu menyerap tenaga kerja, dapat sekaligus merabuk persatuan bangsa, manakala keintegrasian ekonomi dan sosial budaya berkembang. Dengan demikian lahan ini menjadi sarana yang baik bagi penghayatan Pancasila dan bela negara, sehingga Ideologi Pancasila berkembang . Ideologi yang statis pada akhirnya akan mati. Pecahnya Negara Soveyet, dan Yugoslavia karena ideologi pemersatunya tidak berkembang. Ideologi komunis di Cina tetap bertahan karena ia tidak statik, berkembang implementasinya hidup dalam sistem perekonomian global. Usaha-usaha melestarikan Pendidikan Pancasila melalui Perguruan Tinggi, bela Negara adalah keamauan politik yang sangat kuat, poros maritim bukan hanya sejalan dengan program rutintas bahkan akan menjadi lahan kehidupan terhadap kepentingan kelompok tertentu.

Dengan kemajuan pertumbuhan ekonomi berkembangnya industri maritim nanti akan berdampak pula pada berkembangnya kehidupan politik. Kehidupan politik hanya dimungkinkan melalui proses demokrasi. Sistem yang bersifat diktator akan statik dan pada saatnya usang sehingga tidak akan mampu bertahan hidup. Pertumbuhan demokrasi yang terlalu cepat dapat menyebabkan pertumbuhan organ lain tidak mampu mengikuti sehingga metabolisme kehidupan menjadi pincang. Sebaiknya pertumbuhan politik yang tidak mampu mengantisipasi pertumbuhan organ lain akan menimbulkan keteringgalan, pengaturan / hukum. Berkembangnya teknologi informasi misalnya yang sangat cepat membuat banyak negara ketinggalan dalam mengantisipasi pengaturannya dalam sistem komunikasi, navigasi dan transformasi sehingga harus menanggung dampaknya. Inilah perlunya keseimbangan metabolisme politik, ekonomi, sosial-budaya dan hankam, terutama dengan berkembangnya dunia maritim .

Untuk memberikan gambaran potensi laut sebagai lahan industri maritim, Kadin pada tahun 2015 telah melakukan kajian dan memproyeksikan nilai kelautan mencapai 171 miliar dollar AS atau setara dengan 2046 triliun Rupiah (asumsi kurs per dollar AS=Rp 12.000,-) dengan perincian (dalam triliun rupiah) : perikanan sebesar 380 , wilayah pesisir 670, bioteknologi 480, wisata bahari 24, minyak bumi 252, transport laut 240]. Paralel dengan berkembangnya budaya maritim, industri maritim harus saling menopang dimana keintegrasiannya menjadi bagian dari keintegrasian kawasan nusantara.

Pertahanan Maritim terkait dengan keamanan maritim. Dua istilah pertahanan dan keamanan perlu dibedakan lebih dahulu agar tidak terjadi kerancuan dalam implementasinya. Dalam UUD 45 dinyatakan perlunya Dewan Keamanan Nasional. Ada sementara pendapat bahwa pihak Kepolisian lebih berhak atas Dewan itu , karena istilah keamanan itu adalah terkait penegakan hukum. Sementara pihak TNI dapat mengklaim Keamanan dengan huruf K besar itu termasuk Pertahanan (porsi TNI) dan keamanan huruf k kecil porsi Polri. Tentu istilah K besar maupun k kecil itu masih rancu. Oleh

sebab itu untuk menghindari kerancuan, kami usulkan segala sesuatu yang terkait keamanan porsi Polisi kita namakan sekuriti sedangkan yang dimaksud dengan Keamanan adalah Pertahanan dan Sekuriti. Dengan demikian yang dimaksud dengan Dewan Keamanan dalam UUD adalah Dewan Pertahanan dan Sekuriti. Bagaimanapun keamanan nasional itu mencakup pertahanan yang menjaga kedaulatan Negara baik dari serangan/ gangguan luar maupun dalam, dan sekuriti yang menyangkut keamanan publik dan pemerintahan dari serangan / gangguan luar maupun dalam terkait dengan penegakan hukum.

Peran ganda keamanan maritim terkait dengan keamanan di laut, pengawasan perbatasan, kegiatan militer, transportasi, polisi laut, pertahanan (AL), ekonomi, servis, lingkungan, hubungan internasional, pajak dan bea, perdagangan dan industri. Ancaman terhadap keamanan itu termasuk : pembajakan, human trafficking, dumping bahan-bahan sampah beracun, illegal fishing, terorisme, pencucian uang, penyelundupan senjata dan narkoba, illegal oil bunkering.

Timbul juga tantangan baru yaitu pengembangan sumber terbarukan dan tidak terbarukan, bencana alam, pembuangan sampah radioaktif, perubahan cuaca, dan gangguan kesehatan . Dalam konsep poros maritim, perlu pencapaian penyusunan rancangan RRU Keamanan Laut, terutama pola kebijakan keamanan maritim secara komprehensif yang lebih luas, akuntabilitas dari semua yang terkait dengan keamanan, penyediaan alokasi anggaran yang sepadan untuk kegiatan keamanan Laut.

Diperlukan peningkatan untuk membangun aset maritim minimal dengan cukup biaya operasi, didukung peraturan perundangan, kekuatan AL, polisi pantai, kerjasama intelijen, manajemen bencana, koordinasi regional maupun internasional berbagai instansi terkait, pengembangan kemampuan keamanan. Peran TNI AL selain sebagai penggempur/ daya tangkal, patroli, survai hidrographik, pertahanan , juga sebagai strategi deterens. Peran non militer perlu juga dalam hal pengawasan dan diplomasi maritim.

Secara diagramatik peta keamanan maritim yang perlu diperhatikan menyangkut 1).wilayah udara yang memerlukan surveylence, search and rescue, pengamatan rutin terhadap

pelanggaran wilayah oleh pesawat asing, pengamatan rutin terhadap transportasi udara sipil, 2).keamanan pantai , terhadap berbagai penyelundupan, pengamanan wilayah yuridiksi laut termasuk perompakan, kontrol imigrasi, proteksi lingkungan laut terhadap pembuangan sampah-sampah-sampah berbahaya , keselamatan navigasi, dan terorisme , 3).keamanan terhadap sumber daya laut seperti sumber daya ikan, sumber daya mineral, tambang logam, gas bumi dan bahan bakar minyak tambang laut.

Peta permasalahan maritim dan wilayah kedaulatan wilayah dapat dilukiskan sebagai berikut:





¹ Tanty S Reinhart Thamrin adalah praktisi Conflict and Disaster Risk Reduction/Management.
 Contact : tantysurya@yahoo.de

Gangguan keamanan laut Indonesia akan terpolarisasi dan dapat bermotivasi ekonomi, politik, hankam dan sosial budaya. Sebagai negara kepulauan dengan sumber daya laut yang melimpah gangguan yang datang dari motif ekonomi lebih menonjol. Ini terlihat dari meningkatnya kejahatan illegal fishing, illegal logging, Ancaman bermotif kekerasan bersenjata juga dapat terjadi dalam bentuk ancaman militer, sabotase obyek vital, aksi teror, pembajakan, perompakan, dan peranjauan, Ancaman yang non militer atau non senjata dapat juga terjadi yaitu ancaman navigasi, ancaman terhadap sumberdaya laut, maupun ancaman pelanggaran hukum.

Dalam mengatasi ini semua pemerintah telah membentuk BAKORKAMLA (Badan Koordinasi Keamanan Laut) melalui Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 . Sejak disahkannya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, Bakorkamla resmi berganti nama menjadi Badan Keamanan Laut (Bakamla). Kedudukan Bakamla kemudian diperkuat lagi dengan diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut. BAKAMLA ini mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut
 Tugas : Melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah

perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia. **Fungsi :**

- 1).Menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- 2).Menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- 3).Melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- 4).Menyinerigikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;
- 5).Memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;
- 6).Memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
- 7).Melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

Pada sisi lain, sebagai Negara Kepulauan Indonesia memiliki kewenangan sebatas yang diakui dan dijamin secara internasional dalam UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea) untuk mengola wilayah lautnya. UU no 17 tahun 1985 tentang pengesahan UNCLOS, mengukuhkan status negara sebagai negara kepulauan, sejak dideklarasikan dengan Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957.

Pertahanan maritim menjadi sangat penting karena dengan jalur lewatnya semua angkutan kapal laut melalui poros tersebut akan berpengaruh kuat pada pertahanan keamanan nasional. Di samping itu perbatasan wilayah dengan 10 negara tetangga (Malaysia, Singapura, Thailand, Brunei Darussalam, Kamboja, Tiongkok, Filipina, Papua Nugini, dan Australia) menimbulkan rawan konflik. Baru satu perbatasan dengan Singapore yang telah tercapai kesepakatan. Meskipun batas-batas wilayah merupakan tugas Menlu, namun untuk mengawal batas-batas kedaulatan ada di TNI AL.

Penguasaan strategi dunia oleh negara super power Amerika Serikat dapat menimbulkan friksi, bila poros maritim mengusik kepentingannya. Khusus di kawasan ASEAN, Amerika Serikat telah menempatkan pangkalan militer di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara yaitu di Jepang, Korea Selatan dan Singapura. Poros Maritim juga perlu mempertimbangkan Konvensi Hukum Laut UNCLOS,

dimana banyak tumpang tindih wilayah laut perbatasan yang saling berhak mengklaim.

Wilayah laut hanya dapat diawasi oleh kekuatan laut dan udara. Oleh sebab itu sebagai konsekuensi negara kepulauan, Indonesia harus mempunyai angkatan laut dan udara yang kuat . Kuat di sini tidak sekedar banyaknya persenjataan atau pengawakan dengan jumlah tentara yang banyak, namun juga harus dipahami konsep dasar filosofinya, yang menyangkut doktrin, penyediaan dana, keterkaitan dengan pilar-pilar yang lain. Keterkaitan itu akan dapat dijabarkan bila konsep masing-masing pilar terurai dengan jelas. Selama ini konsep paper dari masing-masing pilar belum ada kemantapan, bahkan mungkin belum ada sama sekali. Kalau toh ada program pembangunan tol laut , itu baru sebagian sebagai penterjemahan konektivitas maritim dengan titik berat ekonom. Namun dari sisi hankam dapat menimbulkan kerawanan yang luas, karena selama ini negara-negara yang menggunakan ALKI sebagai kamoflase untuk kepentingan intelejen dan militer terkekang oleh UNCLOS, bisa menjadi lebih bebas bernaung dibawah tol laut. Sudah siapkah perangkat hukum dan perangkat Integrated Surveilance System(sistem pengawasan yang terintegrasi) untuk mengawasi kedaulatanwilayah laut yang demikian.

4.2. Pencapaian Implementasi Pilar Infrastruktur dan Konektivitas Maritim

Infrastruktur dan Konektivitas maritim dibangun melalui program pembangunan jalur transportasi di laut (tol laut). Tol Laut yang digagas Jokowi merupakan salah satu tonggak/ mile stones dalam sejarah kemaritiman Indonesia yang memberikan peluang bahkan sekaligus menumbuh kembangkan Kehidupan Nasional yaitu Kehidupan Berbangsa, Bernegara dan Bermasyarakat. Dengan program tol laut ini pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di nusantara dapat dikoneksi. Lancarnya hubungan antara pelabuhan-pelabuhan laut ini, akan mempertlancar distribusi barang hingga ke pelosok, dan sekaligus pemerataan harga setiap barang di seluruh wilayah Indonesia. Mobilitas barang dan manusia yang lancar dan harga transportasi yang lebih akan menurunkan harga komoditas.

Selama ini, lemahnya konektivitas menyebabkan biaya logistik tinggi dan juga pembangunan yang tidak merata. Hal demikian sebagai penyebab pembangunan cenderung terpusat di bagian barat Indonesia. Dengan tol laut, masalah ini dapat diatasi. Pertumbuhan lalu lintas kargo yang hanya ditopang oleh jalan darat akan membuat banyak kemacetan dan biaya transport yang tinggi. Salah satu hambatan adalah bahwa masyarakat pesisir belum langsung berpindah dari kebiasaan tradisionalnya dengan program baru ini. Ini disebabkan pula oleh investasi tradisionalnya tidak mungkin ditinggalkan begitu saja, keadaan dimana pemerintah belum memperhitungkannya. Kendala yang dihadapi selain itu adalah aspek internal kepelabuhanan, dan aspek eksternal.

Aspek internal pelabuhan masih mengandalkan sistem lama, sehingga waktu bongkar-muat, birokrasi perizinan, kapasitas eksisting, dan sumber daya manusia perlu segera disesuaikan. Aspek eksternal menyangkut ketersediaan infrastruktur, energi, teknologi dan informasi, pendanaan, serta partisipasi pemerintah, yang semua memerlukan pengalaman.

Secara politis konektivitas tol laut menjadi salah satu sarana dalam pengintegrasian ekonomi. Pada gilirannya juga akan berdampak pada pengintegrasian budaya maritim, diplomasi beserta pertahanan dan keamanan di laut. Dengan demikian, trayek tol laut itu dapat memperkuat sarana merajut kesatuan geopolitik antara daerah, terisolir dan terintegrasi wilayah dengan pendekatan melalui daerah pinggiran dan perbatasan, sehingga memberikan kesempatan berkembangnya implementasi dalam pencapaian pertumbuhan ekonomi antar daerah yang lebih baik.

Dengan implementasi Tol Laut diharapkan memberikan pemerataan penyebaran logistik dengan harga yang ekonomis sehingga menghidupi Pancasila butir 'Keadilan Sosial'. Maraknya kehidupan bahari akibat tol laut akan meningkatkan nilai tambah pada teritorial laut yang memiliki sumberdaya melimpah. Kelimpahan ini mencakup luas laut sekitar [: 5,9 juta Km² dengan perairan teritorial : 3,2 juta Km² ZEE Indonesia : 2,7 juta Km², Panjang Pantai : 95.181 km Jumlah Pulau : 17.480 . Dengan investasi yang dimulai dari tol laut

akan mempermudah rentetan domino investasi sehingga semua potensi laut dapat dimanfaatkan bagi sebesar-besarnya kemakmuran rakyat Indonesia.

United Nations Conference of Trade And Development (UNCTAD) kembali menerbitkan *The Review of Maritime Transport 2017*, yang mengkover perkembangan transportasi maritim global sejak Januari 2016 hingga Juni 2017. Berbagai kajian mencoba menyampaikan hal-hal yang menarik dalam laporan terkini tersebut dalam pandangan mereka berikut ini.

Pada 2016, permintaan akan angkutan laut dunia meningkat tipis. Peningkatan volume perdagangan dunia melalui laut tercatat sebesar 2,6 persen, meningkat sedikit dari 1,8 persen di tahun 2015, namun masih di bawah rata-rata pertumbuhan dalam empat dekade terakhir yang sebesar 3 persen. Dengan total volume yang mencapai 10,3 miliar ton maka terjadi penambahan lebih dari 260 juta ton kargo.

Dalam perhitungan UNCTAD, perdagangan dunia melalui laut (disebut Seaborne Trade) pada tahun 2017 akan mencapai 2,8 persen, dengan total volume 10,6 miliar ton. Proyeksi jangka menengah juga menunjukkan kecenderungan meningkatnya arus kargo. Masih menurut UNCTAD, seaborne trade akan meningkat rata-rata sebesar 3,2 persen antara kurun waktu dari 2017 hingga 2022.

Sepanjang Januari 2016 hingga Juni 2017, UNCTAD mencatat pertumbuhan armada kapal dunia mencapai 3,2 persen, turun dari 3,5 persen di tahun 2015. Kapasitas tonase armada komersial dunia mencapai 1,86 miliar dead-weight ton (dwt) di awal tahun 2017, yang setara dengan nilai US\$ 829 miliar.

Kapal jenis LNG Carrier tercatat mengalami pertumbuhan tertinggi (+9,7 persen), diikuti jenis kapal tanker minyak (5,8 persen) dan tanker kimia (4,7 persen). Sebaliknya, kapal jenis General Cargo mengalami pertumbuhan negatif (-0,2 persen). Pangsa tonase kapal general cargo di dunia saat ini hanya tersisa 4 persen, turun dari 17 persen pada tahun 1980.

Walau pertumbuhan armada niaga cenderung melambat, namun pasokan armada kapal masih melebihi permintaan pasar. Surplus kapal, terutama pada kapal kontainer membuat harga *freight* anjlok dan

menyebabkan sebagian besar perusahaan pelayaran merugi. Pada 2016, akumulasi kerugian operasional perusahaan pelayaran kontainer tercatat sebesar \$ 3,5 miliar.

Dalam implementasi terjadi “Over capacity”, terutama di pelayaran kontainer, mendorong merger dan aliansi antara perusahaan pelayaran dunia. Walau langkah tersebut dapat mengatasi persoalan surplus kapasitas, Merger dan Aliansi juga mengandung bahaya yakni terbentuknya pasar yang oligopolistik. Secara teori, pasar yang dikuasai sedikit penjual akan cenderung merugikan konsumen karena keterbatasan pilihan. Kecenderungan yang merugikan ini semakin nyata karena merger dan aliansi di atas tidak hanya terjadi di pelayaran, namun juga merambah pada bisnis terminal dan pelabuhan.

Dalam hal ini UNCTAD menyarankan kepada negara-negara untuk mengawasi proses merger dan akuisisi serta pembentukan aliansi pelayaran. Semaksimal mungkin untuk mencegah terciptanya pasar oligopoli di atas. Namun, sejauh ini upaya tersebut masih sebatas normatif mengingat banyak merger dan aliansi yang sudah disetujui oleh otoritas keuangan di negara tempat perusahaan-perusahaan pelayaran tersebut terdaftar.

4.2.1. Implementasi Pilar Sumber Daya Dengan Industri Maritim

Industri Maritim, mencakup berbagai industri yang terkait dengan laut yaitu : 1).Perikanan (penangkapan, pembenihan, budidaya ikan dan biota air serta pengolahan hasil laut), 2).Pariwisata bahari dan penunjangnya , 3).Pertambangan (pengeboran minyak/ gas bumi, pegolahan mineral laut), 4).Industri maritim (galangan kapal & pemeliharaan, bangunan lepas pantai), 5).Angkutan laut (pelayaran domestik & internasional), 6).Bangunan kelautan (penyiapan lahan dan konstruksi bangunan), 7).Jasa kelautan (pelabuhan, pelayanan keselamatan pelayaran, pendidikan, penelitian dibidang kelautan)

Upaya pengembangan industri maritim dapat ditempuh melalui investasi besar-besaran di bidang kelautan. Dengan investasi itu dapat tumbuh jiwa bahari, meningkatnya manfaat sumberdaya laut, perlunya IPTEK kelautan, perlunya SDM kelautan dan perlunya lembaga pendidikan kelautan disadari bahwa industri kelautan itu masuk

kategori industri berat, yang memerlukan padat teknologi dan padat modal, dengan sumberdaya profesional.

Karena investasi ini merupakan investasi dalam mega proyek, maka. investasi dalam negeri tidak akan mencukupi. Oleh karena itu perlu mengundang investor dari luar negeri. Investasi yang dimaksud antara lain untuk membangun pelabuhan-pelabuhan, transportasi laut dan infrastruktur keamanan laut. Penanam modal asing umumnya, di samping bermotif ekonomi juga perebutan posisi strategis, demi kepentingan -kepentingan negara investor.

Dengan luas Laut mencapai 5,8 juta km², 2,3 juta km² perairan kepulauan, 2,7 km² ZEE, jumlah pulau > 17000, panjang pantai lebih dari 80000 km, posisinya diapit dua samudera Hindia dan Pasifik, dua benua Asia-Australia, potensi sumberdaya ekonomi berupa energi, mineral, perikanan, pariwisata, transportasi dan industri maritim, kekayaan maritim NKRI, potensi ini menjajikan prospek kemakmuran mendatang.

Potensi yang prospektif dalam waktu dekat untuk segera dikembangkan adalah minyak dan gas bumi laut, perdagangan barang dengan jasa angkutan laut, potensi ikan yang dapat dipanen sekitar 6,5 juta ton/ tahun, potensi budidaya laut lebih 12 juta hektar. potensi produksi garam sekitar 3 juta ton/ tahun. Ladang minyak lepas pantai cukup potensial. Terakhir ditemukan di ladang minyak di sebelah utara pantai Bali, namanya ladang minyak terang. Cadangan cukup potensial yaitu sekitar 9,6 juta barrel ditambah 1,3 triliun kaki kubik, yang dapat memasok 300 juta kaki kubik per hari, atau setara dengan produksi 50 ribu barrel per hari.

Untuk memberikan gambaran potensi laut sebagai lahan industri maritim, Kadin pada tahun 2015 telah melakukan kajian dan memproyeksikan nilai kelautan mencapai 171 miliar dollar AS atau setara dengan 2046 triliun Rupiah (asumsi kurs per dollar AS=Rp 12.000,-) dengan perincian (dalam triliun rupiah) : perikanan sebesar 380 , wilayah pesisir 670, bioteknologi 480, wisata bahari 24, minyak bumi 252, transport laut 240. Paralel dengan berkembangnya budaya maritim, industri maritim harus saling menopang dimana keintegrasiannya menjadi bagian dari keintegrasian wawasan nusantara.

Laporan UNCTAD mencatat Indonesia termasuk dalam 35 besar di posisi ke 22 pemilik kapal berdasarkan tonase. Yunani masih tercatat sebagai negara dengan pemilik kapal terbesar berdasarkan tonase, diikuti Jepang, China, Jerman dan Singapura. Kelima negara tersebut menguasai hampir separuh dari total tonase dunia.

Tentang perkembangan industri maritim dunia, laporan UNCTAD mencatat berbagai negara telah mengkhususkan diri pada subsektor maritim tertentu, antara lain kepemilikan (ship owning), pendaftaran kapal (Ship Registry), pembangunan kapal (Ship Building), dan Ship scrapping. Keempat subsektor tersebut menggambarkan struktur armada kapal dan industri Maritim dunia.

Data UNCTAD menunjukkan terdapat 1840 unit kapal yang dimiliki perusahaan dan perorangan Indonesia, dengan total tonase mencapai 18, 7 juta dwt. Dalam Ship Registration, terungkap bahwa hampir 70 persen kapal didaftarkan pada negara yang berbeda dengan negara asal pemiliknya. Kondisi tersebut dimungkinkan karena penerapan Open Registry oleh beberapa negara, yang umumnya merupakan negara-negara kecil atau sedang berkembang. Panama, Marshall Island, dan Liberia tercatat sebagai tiga besar *registry country* dari aspek tonase. Negara-negara yang menerapkan Open Registry umumnya mengincar pendapatan dari pajak dan *registry fee* dari setiap tonase kapal yang mendaftar.

Dari segi jumlah kapal yang terdaftar, Indonesia berada di peringkat pertama dengan 8782 unit kapal (Panama 8052 unit). Namun dari segi tonase, Indonesia yang menganut sistem closed registry berada di peringkat 14, di bawah Norwegia dan di atas India. Hal ini menunjukkan kapal-kapal berbendera Merah Putih didominasi kapal berukuran kecil yaitu 4 269 dwt. Dari nilai aset kapal, Indonesia berada di peringkat 20, dengan total nilai 7943 miliar dollar AS. Sangat jauh jika dibandingkan Panama di peringkat teratas dengan nilai aset kapal terdaftar mencapai 116.850 Miliar dollar AS.

Korea Selatan, RRC dan Jepang masih mendominasi industri galangan kapal. Sepanjang tahun 2016, sebanyak 91.8 persen (dari tonase) kapal dibangun di ketiga negara tersebut. RRC dominasi pembangunan kapal jenis bulk carrier dan general cargo. Korea Selatan

kuat di pembangunan kapal kontainer, tanker dan LNG carrier. Yang menarik adalah Filipina. Negara tetangga Indonesia ini berada di peringkat ke-empat dalam pembangunan kapal, dengan dominasi pada jenis Bulk carriers dan Container ships.

Dalam perkembangan Ship demolition atau ship scrapping adalah industri penghancuran kapal yang berusia tua. India, Bangladesh, Pakistan dan RRC mendominasi hampir 95 persen sub sektor ini. Turki mendominasi hanya di scrapping kapal jenis LNG Carrier. Seperti halnya ship building, Data UNCTAD tidak memperlihatkan posisi Indonesia di industri ini.

Spesialisasi setiap negara pada industri maritim tertentu di atas berkonsekuensi pada pilihan kebijakan tertentu demi melindungi industri maritim andalannya. Tak jarang pilihan kebijakan yang tersedia saling berkontradiksi. Misalnya, pilihan antara melindungi bisnis pelayaran nasional (dari persaingan dengan pelayaran asing) atau meningkatkan konektivitas dan mengurangi biaya logistik melalui liberalisasi pelayaran domestik dan pelabuhan.

Dalam konteks ini, Indonesia konsisten (sejak 2008) menerapkan asas cabotage dalam upaya meningkatkan konektivitas maritim domestiknya. Hal ini tercermin dengan implementasi program Tol Laut dan pengadaan kapal niaga pendukungnya yang mengandalkan pembiayaan dari negara, seperti halnya pelayaran perintis.

Laporan UNCTAD tidak memerinci kondisi industri galangan Indonesia, yang dikabarkan sedang mengalami masa sulit karena sepihnya pesanan produksi kapal dalam negeri yang lebih mahal. Akibatnya para pengusaha kapal loebih murah membeli kapal bekas dari pada kapal baru. Rencana pemerintah Indonesia memangkas pengadaan kapal bagi kebutuhan program Tol Laut, Pelayaran Perintis dan kapal negara akan menambah suram masa depan industri pelayaran kapal nasional makin terpuruk.

Untuk menjawab persoalan di atas pembangunan infrastruktur maritim menjadi jalan keluar yang harus dilakukan oleh pemerintah sebagai bentuk tanggung jawab moril dan kampanye kepada masyarakat. Oleh sebab itu, pembangunan maritim harus didukung oleh

perencanaan dan regulasi yang komprehensif, anggaran yang cukup dan berkelanjutan serta pencapaian atau realisasi yang terukur.

Kondisi ini menunjukkan belum efektifnya pelaksanaan program pemerintah dalam mereduksi harga antar daerah khususnya harga pangan seperti yang telah diklaim selama ini. Selain itu, penulis melihat, ada yang keliru dalam pola pembangunan infrastruktur yang dalam tiga tahun terakhir masa pemerintahan Presiden Jokowi terutama jika dikaitkan dengan visi dan misi menjadikan Indonesia sebagai Poros maritim dunia, bisa dikatakan pemerintah memasang target pembangunan maritim yang terlalu tinggi namun tidak diikuti dengan realisasinya di lapangan.

Sebagai contoh, kebijakan mengenai anggaran pembangunan sektor maritim, menurut perhitungan tim transisi presiden jokowi pembangunan sektor maritim membutuhkan dana sekitar 2000 Triliun dalam 5 tahun dengan alokasinya diutamakan dalam membangun dan mengembangkan 24 pelabuhan tol laut serta 84 pelabuhan perintis di kawasan

Indonesia

timur.

(Sumber: <http://www.republika.co.id/berita/ekonomi/bisnis-lobal/14/10/22/ndu0k4-butuh-rp-2000-triliun-untuk-pembangunan-tol-laut>).

Akan tetapi seiring berjalannya waktu program pembangunan pelabuhan utama jumlahnya terus menurun menjadi 7 pelabuhan sampai dengan saat ini pemerintah justru hanya fokus membangun pelabuhan Kuala Tanjung (Rp 30 triliun) dan Bitung (Rp 34 triliun) itupun perkembangannya terkesan sangat lambat dikarenakan penganggaran pembangunan pelabuhan baru masuk pada APBN 2016 sedangkan pada APBN 2017 pemerintah memprogramkan membangun 61 pelabuhan yang realisasinya masih sangat rendah hal ini belum termasuk dengan pengadaan kapal dan sarana prasarana logistik lainnya.

Selain belum dapat menekan harga komoditas secara konsisten performa logistik Indonesia juga mengalami penurunan yang cukup tajam. Menurut data Bank Dunia melalui Logistic Performance Index (LPI) tahun 2014, Indonesia menempati urutan 53, Vietnam 48, Thailand 35, Malaysia 25 dan Singapura 5 sedangkan pada tahun 2016

posisi Indonesia melorot diposisi ke 63 atau turun 10 peringkat. Artinya selama dua tahun terakhir, belum banyak perubahan yang dilakukan untuk membenahi struktur logistik nasional.

Perlu diketahui bahwa penempatan urutan LPI tersebut berdasarkan 6 kategori utama yaitu 1) kepabeanan (Custom), 2) Infrastruktur, 3) kemudahan mengatur pengapalan internasional, 4) kompetensi logistik dari pelaku dan penyedia jasa lokal, 5) pelacakan (*tracking and tracing*), dan 6) biaya logistik dalam negeri dan waktu antar. Dari data Bank Dunia menunjukkan kelemahan Indonesia terletak pada performa logistik yaitu Customs (bea dan Cukai), Infrastruktur, dan International Shipments. Sedangkan untuk *logistics competence*, *tracking & tracing* serta *timeliness* performanya sudah cukup membaik.

Maka, untuk meningkatkan performa tersebut diperlukan *grand design* dan aksi nyata pembangunan infrastruktur maritim seperti pelabuhan bertaraf internasional yang terintegrasi dengan fasilitas jalan raya, rel kereta api bahkan terintegrasi dengan bandara. Namun sekali lagi sampai 2016 pemerintah belum menyelesaikan pembangunan satu pelabuhan pun. Sehingga, penurunan performa logistik nasional dinilai cukup beralasan.

Hal ini juga terlihat pada quick win pembangunan infrastruktur dalam APBN 2016, meskipun infrastruktur menempati urutan pertama dalam pagu APBN. Namun, sangat disayangkan pembangunan infrastruktur maritim belum menjadi perhatian utama dalam porsi pembangunan infrastruktur justru pembangunan infrastruktur darat tetap menjadi primadona pemerintah.

Sudah saatnya pemerintah membangun infrastruktur maritim secara konsisten dan terencana dengan baik, seperti halnya yang dilakukan di beberapa negara maju seperti Jepang dan Norwegia dengan tingkat pemanfaatan transportasi lautnya lebih dari 48 persen. Sebagai gambaran pembandingnya antara Jakarta-Surabaya 90 persen moda transportasi yang digunakan adalah transportasi darat dan hanya 9 persen menggunakan transportasi laut. Implementasi terlihat jelas pada pola pengangkutan barang dan orang lebih dari 70 persen dilakukan menggunakan transportasi darat, sehingga dengan masih lemahnya pencapaian infrastruktur tol laut di Indonesia dipastikan efektivitas

distribusi barang dan pengangkutan orang masih akan terhambat implementasi secara integral antar wilayah.

4.3. Pencapaian Implementasi Pilar Pertahanan dan Keamanan Maritim

Pertahanan Maritim terkait dengan keamanan maritim. Dua istilah pertahanan dan keamanan perlu dibedakan lebih dahulu agar tidak terjadi kerancuan dalam implementasinya. Dalam UUD 45 dinyatakan perlunya Dewan Keamanan Nasional. Oleh sebab itu untuk menghindari kerancuan, kami usulkan segala sesuatu yang terkait keamanan porsi Polisi kita namakan sekuriti sedangkan yang dimaksud dengan Keamanan adalah Pertahanan dan Sekuriti. Dengan demikian yang dimaksud dengan Dewan Keamanan dalam UUD adalah Dewan Pertahanan dan Sekuriti. Bagaimanapun keamanan nasional itu mencakup pertahanan yang menjaga kedaulatan Negara baik dari serangan/ gangguan luar maupun dalam, dan sekuriti yang menyangkut keamanan publik dan pemerintahan dari serangan / gangguan luar maupun dalam terkait dengan penegakan hukum di laut yang masih sulit dihadapi.

Peran ganda keamanan maritim terkait dengan keamanan di laut, pengawasan perbatasan, kegiatan militer, transportasi, polisi laut, pertahanan (AL), ekonomi, servis, lingkungan, hubungan internasional, pajak dan bea, perdagangan dan industri. Ancaman terhadap keamanan itu termasuk : pembajakan, human trafficking, dumping bahan-bahan sampah berracun, illegal fishing, terorisme, pencucian uang, penyelundupan senjata dan narkoba, illegal oil bunkering. Timbul juga tantangan baru yaitu pengembangan sumber terbarukan dan tidak terbarukan, bencana alam, pembuangan sampah radioaktif, perubahan cuaca, dan gangguan kesehatan . Dalam konsep poros maritim, perlu penyusunan kebijakan keamanan yang lebih luas, akuntabilitas dari semua yang terkait dengan keamanan nasional yang masih bersifat RRU sejak tahun 2012, penyediaan alokasi anggaran yang sepadan untuk kegiatan pertahanan dan keamanan maritim yang realisasi tidak optimal dan sangat tertutup.

Diperlukan peningkatan anggaran untuk membangun aset maritim minimal dengan cukup biaya operasi, didukung oleh peraturan perundangan, serta kekuatan AL, polisi pantai, kerjasama intelijen, manajemen bencana, koordinasi regional maupun internasional berbagai instansi terkait, pengembangan kemampuan keamanan laut sangat terbatas dengan luas tidak sebanding. Peran TNI AL selain sebagai pengempur/ daya tangkal, patroli, survai hidrographik, pertahanan negara juga sebagai strategi deterens. Peran non militer diperlukan dalam hal pengawasan laut yang intens dan diplomasi maritime antar negara.

Gangguan keamanan laut dapat bermotivasi ekonomi, politik, hankam dan sosial budaya. Sebagai negara kepulauan dengan sumber daya laut yang kaya, gangguan yang datang dari motif ekonomi lebih menonjol. Ini terlihat dari meningkatnya kejahatan illegal fisihing, illegal logging, Ancaman bermotif kekerasan bersenjata juga dapat terjadi dalam bentuk ancaman militer, sabotase obyek vital, aksi teror, pembajakan, perompakan, dan peranjauan, Ancaman yang non militer atau non senjata dapat juga terjadi yaitu ancaman navigasi, ancaman terhadap sumberdaya laut, maupun ancaman pelanggaran hukum terus terjadi di berbagai wilayah nusantara.

Dalam politik sekuriti maritim, kita tidak dapat lepas dari masalah nasional dan internasional, yakni dengan melaksanakan diplomasi maritim. Saat ini politik maritim makin berkembang karena hampir setiap negara makin bergantung pada laut. Keamanan laut merupakan tanggung jawab bersama, dari negara-negara yang terlibat dalam masalah laut baik itu perdagangan yang mendunia, transportasi, maupun kepentingan militer.

Implentasi kekuatan maritim terkait dengan kekuatan armada maritim belum cukup kuat.. Ada berbagai konsep terkait dengan kekuatan maritim/ sea power. Menurut konsep Amerika Serikat "Sea Power" itu tidak sekedar kekuatan militer di laut, tetapi juga kemampuan negara maritim melindungi kepentingan politik, ekonomi, pertahanan keamanan atas wilayahnya dengan kemampuan mengkontrol wilayah tersebut. Untuk membangun kemampuan perlu membangun armada laut, yang harus didukung oelh teknologi

kelautan, industri maritim yang kuat, lancarnya perdagangan laut, dan penguasaan energi dan sumber daya kelautan.

Konsep 'Poros Maritim Dunia' merupakan konsep besar yang membutuhkan kesiapan yang matang karena menyangkut kepentingan tidak saja dalam negeri tetapi juga kepentingan internasional sehingga peran diplomasi makin menonjol. Indonesia dengan alur SLOT (alir perdagangan dunia) dan alur SLOC (jalur transportasi minyak dunia) akan membantu terwujudnya 'Poros Maritim Dunia'. Dengan Politik Luar Negeri bebas aktif sebagai cerminan kepentingan nasional, kita tidak boleh terjebak ke dalam orbitnya negara adikuasa. 'Poros Maritim Dunia', memerlukan investasi dan modal yang besar, sehingga memerlukan kerjasama yang saling menguntungkan antar negara. Untuk menarik investasi asing dalam hal ini pemerintah perlu waspada dalam menyikapi tawaran bantuan asing untuk pembangunan infrastruktur maritim. Salah satu tawaran melalui skema Silk Road Economic Belt (SREB) dan Maritime Silk Road Point (MSRP). Konsep China ini didasari oleh doktrin string of pearl. Sementara ada studi menunjukkan nasib negara-negara Afrika yang sumber daya alamnya di keruk habis sebagai kompensasi atas bantuan pembangunan infrastruktur. Apalagi kalau terjadi akses penguasaan terhadap pelabuhan-pelabuhan dan galangan kapal oleh pihak asing.

Politik luar negeri yang bebas aktif, bila tidak didukung oleh kondisi nasional yang kuat, dapat terjebak berpihak kepada kepentingan salah satu atau lebih negara besar, maka kebijakan 'Poros Maritim Dunia' bisa terhalang. Apalagi kalau Indonesia terjebak dalam "proxy war" di kawasan Asia-Pasifik. Indonesia bisa hanya menjadi perpanjangan tangan kepentingan dan persaingan antar negara-negara besar seperti AS, China dan Jepang atau Rusia di kawasan Asia Tenggara.

Terkait dengan diplomasi Maritim, kita telah memiliki tonggak pembangunan kemaritiman, yaitu a). Deklarasi Juanda 13 Desember 1957- deklarasi ini tidak mempunyai dampak internasional, manakala negara lain tidak mengakui, b). diakuinya negara kepulauan oleh masyarakat internasional melalui UNCLOS (United Nation Convention on Law Of The Sea / Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang

Hukum Laut) pada 1982, c). delimitasi wilayah laut, dan penegakan wilayah laut Indonesia. Diakuinya UNCLOS bukan berarti Indonesia berhak atas perairan kepulauan dan delimitasi atas wilayah laut, karena tidak semua negara ikut meratifikasi UNCLOS, bahkan meskipun sama-sama mengakui UNCLOS, ada masalah tumpang tindih klaim wilayah dengan negara tetangga. Mereka yang bukan negara UNCLOS akan melihat bahwa wilayah perairan kepulauan Indonesia adalah wilayah internasional, sehingga sejumlah pesawat udara dari negara asing melintas di atas perairan kepulauan Indonesia tanpa mengindahkan izin. Perjuangan pengakuan UNCLOS untuk menjadi hukum internasional masih perlu dilanjutkan agar negara non UNCLOS juga mengakui. Amerika Serikat dan Australia adalah negara-negara yang tidak mengakui UNCLOS, sehingga menganggap perairan Indonesia adalah perairan internasional. Menggunakan patokan ini pesawat-pesawat tempur AS sering berlatih di atas perairan Indonesia. Negara-negara yang tidak mengakui UNCLOS juga merasa tidak melanggar melintasi di atas perairan wilayah RI. Reaksi pernyataan keras dari pemerintah Indonesia ditunjukkan dengan penangkapan kapal-kapal asing oleh TNI AL, juga pemaksaan turun pesawat-pesawat asing yang terbang di atas perairan Indonesia, oleh TNI AU. Kebijakan yang bersifat reaksioner ini belum cukup, karena perlu perjuangan diplomasi yang lebih mendasar. Untuk itu diperlukan para diplomat yang piawai dan konsep deterens yang handal. Kuatnya pemerintahan dalam negeri menjadi amunisi dan deterence yang kuat dalam berunding lawan border diplomacy.

Ada potensi ancaman non kombatan seperti pencemaran laut, tumpahan minyak, sampah laut, yang akan mengganggu pelestarian organisme laut, memerlukan investasi pemantauan dan mitigasi laut yang sifatnya non ekonomi, memakan banyak biaya. Adanya choke point (selat yang boleh dilewati kekuatan militer), empat diantaranya ada di Indonesia, yaitu selat Malaka, selat Sunda, selat Makasar dan selat Lombok, Ombay Wetar menghendaki kuatnya angkatan laut dalam mengawasi dan menangkal, untuk mempertahankan kedaulatan wilayah laut termasuk perbatasannya.

Pertahanan Maritim terkait dengan keamanan maritim. Dua istilah pertahanan dan keamanan perlu dibedakan lebih dahulu agar tidak terjadi kerancuan dalam implementasinya. Dalam UUD 45 dinyatakan perlunya Dewan Keamanan Nasional. Oleh sebab itu untuk menghindari kerancuan, kami usulkan segala sesuatu yang terkait keamanan porsi Polisi kita namakan sekuriti sedangkan yang dimaksud dengan Keamanan adalah Pertahanan dan Sekuriti. Dengan demikian yang dimaksud dengan Dewan Keamanan dalam UUD adalah Dewan Pertahanan dan Sekuriti.

Bagaimanapun hambatan dan kendala keamanan nasional itu mencakup pertahanan yang menjaga kedaulatan negara baik dari serangan/ gangguan luar maupun dalam, dan sekuriti yang menyangkut keamanan publik dan pemerintahan dari serangan/gangguan luar maupun dalam terkait dengan penegakan wilayah hukum di laut.

Peran ganda keamanan maritim terkait dengan keamanan di laut, pengawasan perbatasan, kegiatan militer, transportasi, polisi laut, pertahanan (AL), ekonomi, servis, lingkungan, hubungan internasional, pajak dan bea, perdagangan dan industri. Ancaman terhadap keamanan itu termasuk : pembajakan, human trafficking, dumping bahan-bahan sampah berracun, illegal fishing, terorisme, pencucian uang, penyelundupan senjata dan narkoba, illegal oil bunkering. Timbul juga tantangan baru yaitu pengembangan sumber terbarukan dan tidak terbarukan, bencana alam, pembuangan sampah radioaktif, perubahan cuaca, dan gangguan kesehatan . Dalam konsep poros maritim, perlu penyusunan kebijakan keamanan yang lebih luas, akuntabilitas dari semua yang terkait dengan keamanan, penyediaan alokasi anggaran yang sepadan untuk kegiatan keamanan.

Diperlukan peningkatan anggaran untuk membangun aset maritim minimal dengan cukup biaya operasi , didukung peraturan perundangan , kekuatan AL, polisi pantai, kerjasama intelijen, manajemen bencana, koordinasi regional maupun internasional berbagai instansi terkait, pengembangan kemampuan keamanan. Peran TNI AL selain sebagai penggempur/ daya tangkal, patroli, survai hidrographik, pertahanan , juga sebagai strategi deterens. Peran non

militer diperlukan dalam hal pengawasan dan diplomasi maritime antar negara.

Gangguan keamanan laut dapat bermotivasi ekonomi, politik, hankam dan sosial budaya. Sebagai negara kepulauan dengan sumber daya laut yang kaya, gangguan yang datang dari motif ekonomi lebih menonjol. Ini terlihat dari meningkatnya kejahatan illegal fishing, illegal logging, Ancaman bermotif kekerasan bersenjata juga dapat terjadi dalam bentuk ancaman militer, sabotase obyek vital, aksi teror, pembajakan, perompakan di laut (Piracy) dan peranjauan, Ancaman yang non militer atau non senjata dapat juga terjadi yaitu ancaman navigasi untuk pengawasan di laut, ancaman terhadap sumberdaya laut, maupun ancaman pelanggaran hukum.

Berdasar UU no 2 tahun 2002, tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Kepolisian berwenang melakukan penyidikan terhadap semua tindak pidana termasuk untuk penegakan hukum di laut. TNI Angkatan Laut berdasar UU 34 tahun 2004, selain melaksanakan tugas pertahanan, juga bertugas menegakkan hukum, menjaga keamanan wilayah di laut. Bahkan dalam pasal 17 Peraturan Pemerintah no 27 tahun 1983, tentang pelaksanaan KUHAP, penyidikan dalam perairan Indonesia, zona tambahan, landas kontinen dan zona ekonomi eksklusif dilakukan oleh Perwira TNI Angkatan Laut dan penyidik lainnya sesuai peraturan yang berlaku. Sementara berdasarkan pasal 73 ayat (2) Undang-Undang No. 43 tahun 2009, TNI Angkatan Laut dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Perikanan juga berhak atas kasus tersebut.

Adanya tumpang tindih kewenangan dan tarik menarik kepentingan sering terjadi ini memerlukan pembahasan untuk penyelesaian lebih lanjut dengan berbagai undang-undang yang dihasilkan belum memberikan perlindungan dan pemanfaatan dalam mengelola sumber daya laut di wilayah maritim Indonesia.. Tumpang tindih tersebut tidak hanya terjadi antara POLRI DAN TNI AL tetapi juga dengan Lembaga lain. Untuk itu perlu disajikan tugas, wewenang dan koordinasi antar Lembaga-lembaga terkait dengan kelautan.

Dengan terbentuknya BAKAMLA, maka fungsinya beralih ke BAKAMLA. Saat ini, Bakamla tidak berada langsung dibawah

Kemenkopolkam, sebagaimana Bakorkamla, yang Ketuanya adalah Menkopolkam. Bakamla adalah organisasi sipil, dan tidak termasuk dalam daftar jabatan yang diizinkan oleh Undang-undang 34 tahun 2004 tentang TNI untuk diawaki oleh personil TNI aktif.

Oleh karena itu, menurut Undang-undang nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, yang merupakan landasan hukum pembentukannya, bahwa Bakamla dilengkapi dengan kapal, maka semua aset Bakamla saat ini yang berhubungan dengan kapal, seperti, dermaga, kapal, radar dll. Bagi TNI AL pun, tidak ada alasan untuk menghibahkan kapal kepada Bakamla, karena tidak ada landasan hukumnya. Badan Koordinasi Keamanan Laut pada awalnya telah dibentuk tahun 1972 melalui Keputusan Bersama Menteri Pertahanan dan Keamanan / Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman, dan Jaksa Agung, Nomor : KEP/B/45/XII/1972; SK/901/M/1972; KEP.779/MK/III/12/1972; J.S.8/72/1;KEP-085/J.A/12/1972 tentang Pembentukan Badan Koordinasi Keamanan di Laut dan Komando Pelaksana Operasi Bersama Keamanan di Laut.

Sesuai Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 Tentang TNI Pasal 9, Angkatan Laut bertugas: 1).melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan; 2).menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi; 3).melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri yang ditetapkan oleh pemerintah; 4).melaksanakan tugas TNI dalam pembangunan dan pengembangan kekuatan matra laut; 5).melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

Perpres No. 178/2014, Badan Keamanan Laut mempunyai tugas melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Dalam melaksanakan tugas, Badan Keamanan Laut menyelenggarakan fungsi: 1).menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; 2).menyelenggarakan sistem peringatan dini

keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; 3).melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; 4).menyinerjikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait; 5).memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait; 6).memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan 7).melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.

Dalam melaksanakan tugas dan fungsi, Badan Keamanan Laut berwenang: 1).melakukan pengejaran seketika; 2).memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; dan 3).mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kelautan dan perikanan untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara. Untuk melaksanakan tugas tersebut, KKP mempunyai fungsi:

1. Perumusan dan penetapan kebijakan di bidang pengelolaan ruang laut, pengelolaan konservasi dan keanekaragaman hayati laut, pengelolaan pesisir dan pulau-pulau kecil, pengelolaan perikanan tangkap, pengelolaan perikanan budidaya, penguatan daya saing dan sistem logistik produk kelautan dan perikanan, peningkatan keberlanjutan usaha kelautan dan perikanan, serta pengawasan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang pengelolaan ruang laut, pengelolaan konservasi dan keanekaragaman hayati laut, pengelolaan pesisir dan pulau/pulau kecil, pengelolaan perikanan tangkap, pengelolaan perikanan budidaya, penguatan daya saing dan sistem logistik produk kelautan dan perikanan, peningkatan keberlanjutan usaha kelautan

dan perikanan, serta pengawasan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan;

3. Pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan kebijakan pengelolaan ruang laut, pengelolaan konservasi dan keanekaragaman hayati laut, pengelolaan pesisir dan pulau-pulau kecil, pengelolaan perikanan tangkap, pengelolaan perikanan budidaya, penguatan daya saing dan sistem logistik produk kelautan dan perikanan, peningkatan keberlanjutan usaha kelautan dan perikanan, serta pengawasan pengelolaan sumber daya kelautan dan perikanan;
4. Pelaksanaan penelitian dan pengembangan di bidang kelautan dan perikanan;
5. Pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia dan pemberdayaan masyarakat di bidang kelautan dan perikanan;
6. Pelaksanaan perkarantinaan ikan, pengendalian mutu, keamanan hasil perikanan, dan keamanan hayati ikan;
7. Pelaksanaan dukungan yang bersifat substantif kepada seluruh unsur organisasi di lingkungan KKP;
8. Pembinaan dan pemberian dukungan administrasi di lingkungan KKP;
9. Pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab KKP; dan
10. Pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan KKP.

Pembangunan sistem pertahanan negara yang terintegrasi terdiri atas pertahanan militer dan pertahanan nirmiliter diarahkan untuk menyinergikan dan meningkatkan efektivitas serta efisiensi koordinasi dalam penyelenggaraan pertahanan negara dalam menghadapi ancaman militer, non militer, dan hibrida.

Lebih lanjut tentang pertahanan dan keamanan negara, terlebih dahulu perlu dipahami konsepsi pertahanan dan keamanan negara terkait dengan konsepsi keamanan nasional (*national security*) yang sering dipertukarkan. Tulisan ini sendiri nantinya akan fokus membahas masalah pertahanan dan keamanan negara yang diatur dalam

Bab XII Undang-Undang Dasar (UUD) 1945. Perbedaan pemahaman tersebut penting untuk memilah ruang lingkup masing-masing yang berpengaruh pada penentuan aspek kelembagaan negara.

Keamanan nasional tidak dapat diartikan secara sempit hanya terkait dengan masalah ketertiban, keutuhan wilayah dan aspek lain yang dikaitkan dengan ancaman militer atau gangguan ketertiban. Keamanan nasional merupakan bagian dari paradigma pembangunan yang berkembang pasca-perang dingin sebagai bagian esensial dari upaya menciptakan kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat (*prosperity*). Karena itu, keamanan nasional bukan merupakan hak eksklusif institusi tertentu, melainkan barang publik (*public goods*), sehingga mutlak adanya partisipasi publik dalam penentuan kebijakan, pelaksanaan, dan pengawasannya).⁵⁹ Meskipun Rancangan UU Keamanan Nasional tidak berhasil dilakukan disebabkan masih banyak kepentingan politis.

Dengan demikian, konsepsi keamanan nasional memiliki spektrum yang luas. Keamanan nasional tidak hanya meliputi dimensi militer dan kepolisian, tetapi juga meliputi aspek ekonomi, sosial, budaya, dan politik. Konseptualisasi keamanan nasional dapat dirumuskan perkembangannya dalam tiga aras, yaitu; pertama, perkembangan secara substansial, yang meluaskan cakupan keamanan nasional tidak hanya pada keamanan negara, tetapi juga pada keamanan warga negara; kedua, perkembangan sektoral di mana keamanan tidak saja dimaknai dalam arti teritorial, tetapi juga meliputi aspek lingkungan, ekonomi, energi, dan lain-lain; dan ketiga, perkembangan vertikal yang meluaskan perspektif keamanan tidak hanya pada level nasional, tetapi juga mengedepankan keamanan umat manusia (*human security*).⁶⁰

Dari sisi substansial, perubahan UUD 1945 secara keseluruhan juga merupakan upaya untuk membangun kemampuan tegaknya

⁵⁹ Rizal Sukma, Reformasi Sektor Keamanan Indonesia: Pengertian, Tujuan dan Agenda, dalam Rusdi Marpaung dkk. (eds.), *Dinamika Reformasi Sektor Keamanan*, (Jakarta: Imparsial, 2005), hal. 19.

⁶⁰ Lihat, Kusnanto Anggoro, *Paradigma Keamanan Nasional dan Pertahanan Negara di Negara Demokrasi*, dalam *Ibid*, hal. 6

lembaga politik dan aturan-aturan serta upaya menjamin perlindungan terhadap hak asasi manusia yang dapat diletakkan dalam bingkai keselamatan manusia (*human security*). Lembaga-lembaga negara yang pada akhir masa Orde Baru mengalami krisis kepercayaan dari masyarakat dikukuhkan dan difungsikan kembali dengan mendapatkan legitimasi rakyat serta penataan sesuai dengan aspirasi rakyat. Keberadaan Dewan Perwakilan Daerah (DPD), misal, lahir sebagai instrumen untuk menetralkan arus disintegrasi yang dikhawatirkan banyak pihak. DPD diharapkan dapat menjadi wahana bagi kepentingan daerah untuk ikut menentukan kebijakan nasional yang berkaitan dengan masalah daerah sehingga tidak ada lagi tuntutan pemisahan diri karena ketidakadilan yang dirasakan daerah tertentu.

Sebagai contoh lain yang penting adalah adanya ketentuan tentang wilayah negara hasil perubahan UUD 1945. Pasal 25A menyebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang. Sebelum adanya, perubahan, UUD 1945 tidak mengatur masalah wilayah negara. Ketentuan wilayah negara dalam UUD 1945 pasca perubahan secara tegas menganut prinsip negara kepulauan yang berciri Nusantara yang jika dilihat dimaksudkan untuk menegaskan kesatuan wilayah nasional termasuk laut pedalaman sesuai Deklarasi Juanda 13 September 1957 dan *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982 dan diratifikasi sebagai UU pada tahun 1985. Dengan adanya pengaturan wilayah negara dalam UUD 1945 pasca perubahan tersebut diharapkan tidak ada lagi upaya pemisahan diri suatu wilayah dari NKRI. Selain itu, ketentuan tersebut juga memberikan penegasan yurisdiksi penegakan hukum di seluruh wilayah Nusantara, serta memberikan legitimasi dan otoritas dalam proses perundingan batas wilayah NKRI.

Pertahanan dan keamanan negara merupakan salah satu bagian dari keamanan nasional. Pertahanan dan keamanan negara merupakan konsepsi yang terkait dengan eksistensi negara sebagai suatu organisasi kekuasaan dengan unsur-unsur utamanya meliputi rakyat, wilayah, dan pemerintah yang berdaulat. Pertahanan dan keamanan

negara adalah kondisi yang terkait kedaulatan, keutuhan wilayah, dan ketertiban suatu negara. Karena itulah, dalam UUD 1945 Bab XII tentang Pertahanan dan Keamanan Negara Pasal 30 yang diatur adalah khusus tentang usaha pertahanan dan keamanan negara, sistem pertahanan dan keamanan negara, dan kelembagaan yang mengemban fungsi di bidang pertahanan dan keamanan negara.

Secara teoritis, Charles E. Merriam, mengemukakan lima tujuan negara, yaitu (1) keamanan ekstern, (2) ketertiban intern, (3) keadilan, (4) kesejahteraan umum, dan (5) kebebasan. Keamanan ekstern adalah melindungi negara dari serangan negara atau kelompok lain. Ketertiban internal adalah suatu tatanan tentang fungsi-fungsi yang akan dijalankan organ-organ negara berdasarkan pembagian kerja dan pertanggungjawabannya untuk mencapai tujuan bersama. Keadilan adalah kondisi tercapainya persetujuan yang patut tentang distribusi berdasarkan tata aturan yang telah disepakati. Kesejahteraan adalah kondisi terpenuhinya kebutuhan individu yang juga meliputi kebutuhan keamanan dan ketertiban. Kebebasan adalah kesempatan warga negara untuk mengekspresikan kehendak dan keinginannya sesuai gagasan untuk mencapai kesejahteraan dan kemakmuran bersama.⁶¹

Konstitusi negara-negara modern sebagian besar merumuskan tujuan negara pada bagian pembukaan (*preamble*). Konstitusi Amerika Serikat (AS), misal, dalam pembukaannya menyatakan:⁶²

“We the people of United States, in order to form a more perfect union, establish justice, insure domestic Tranquillity, provide for the common defence, promote the general Welfare, and secure the Blessings of Liberty to ourselves and our Posterity, do ordain and establish this Constitution for the United State of America.”

Pada pembukaan Konstitusi Brazil dinyatakan bahwa pembentukan negara adalah untuk menjamin terlaksananya hak-hak sosial dan individu, kesejahteraan, keamanan, kehidupan yang baik,

⁶¹ Isjwara, Pengantar Ilmu Politik, (Bandung: Bina Cipta, 1966), hal. 174-176.

⁶² Brian Thomson, Textbook on Constitutional & Administrative Law, Third edition, (London; Blackstone Press Limited, 1993), hal. 13-15.

pembangunan, persamaan dan keadilan, dan masyarakat yang pluralis yang harmonis.⁶³ Sedangkan Pembukaan Konstitusi Perancis menyatakan sebagai berikut :⁶⁴

“The French people hereby solemnly proclaim their dedication to the Rights of Man and the principle of national sovereignty as defined by the Declaration of 1789, reaffirmed and complemented by the Preamble to the 1946 Constitution. By virtue of these principles and that of the free determination of peoples, the Republic offers to the Overseas Territories expressly desiring this to adhere to them new institutions based on the common ideal of liberty, equality, and fraternity and conceived with a view to their democratic evolution. “

Tujuan dibentuknya NKRI tertuang dalam paragraf keempat Pembukaan UUD 1945, yaitu: (1) melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, (2) memajukan kesejahteraan umum, (3) mencerdaskan kehidupan bangsa, dan (4) ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan social sulit dilaksanakan.

Bab XII Pasal 30 UUD 1945 menyatakan sebagai berikut:

- (1) Tiap-tiap warga negara berhak dan wajib ikut serta dalam usaha pertahanan dan keamanan negara.
- (2) Usaha pertahanan dan keamanan negara dilaksanakan melalui sistem pertahanan dan keamanan rakyat semesta oleh Tentara Nasional dan Kepolisian Negara Republik Indonesia, sebagai kekuatan utama dan rakyat, sebagai kekuatan pendukung.

⁶³ Bunyi pembukaan selengkapnya adalah “We, the representatives of the Brazilian People, assembled in the National Constituent Assembly to institute a Democratic State for the purpose of ensuring the exercise of social and individual rights, liberty, security, well being, development, equality and justice as supreme values of a fraternal pluralist and unprejudiced society, based on social harmony and committed, in the internal and international spheres, to the peaceful solution of disputes, promulgate, under the protection of God, this Constitution of the Federative Republic of Brazil.” Brazil Constitution, <http://www.oefre.unibe.ch/Zaw/icl/br-cons.html>, 1/8/2005.

⁶⁴ France Constitution, <http://www.oefre.unibe.ch/law/icl/fr-cons.html>, 1/8/2005

- (3) Tentara Nasional Indonesia terdiri atas Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara sebagai alat negara bertugas mempertahankan, melindungi, dan memelihara keutuhan dan kedaulatan negara.
- (4) Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum.
- (5) Susunan dan kedudukan Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Negara Republik Indonesia, hubungan kewenangan Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia di dalam menjalankan tugasnya, syarat-syarat keikutsertaan warga negara dalam usaha pertahanan dan keamanan negara, serta hal-hal yang terkait dengan pertahanan dan keamanan diatur dengan undang-undang.

Secara substansial dan material, rumusan Pasal 30 UUD 1945 tersebut membedakan antara pertahanan dan keamanan negara. Hal ini juga dapat diketahui dari perdebatan perumusan ketentuan tersebut pada perubahan kedua UUD 1945 (2000), di mana salah satu pemikiran yang menonjol adalah perlunya pemisahan antara pertahanan dan keamanan negara yang pada masa lalu menjadi satu kesatuan.

Pertahanan adalah fungsi untuk menjaga keutuhan negara, kedaulatan negara, dan keselamatan negara. Sedangkan keamanan adalah fungsi untuk memelihara ketertiban, penegakan hukum, serta aspek keamanan fisik lain di luar fungsi pertahanan. Walaupun dibedakan, antara fungsi pertahanan dan keamanan negara tidak dapat dipisahkan. Kondisi pertahanan negara ditentukan oleh keamanan negara, demikian pula sebaliknya. Karena itu, walaupun kedua fungsi tersebut dipisahkan dan diemban oleh lembaga yang berbeda, tetap harus ada keterkaitan dan mekanisme koordinasi bersama.

Ketentuan Pasal 30 UUD 1945 mengatur 3 hal utama, yaitu tentang hak dan kewajiban warga negara dalam usaha pertahanan dan keamanan negara, sistem pertahanan dan keamanan negara, serta kelembagaan yang menjalankan fungsi pertahanan dan keamanan negara. Ayat pertama terkait dengan ketentuan Pasal 27 ayat (3) UUD

1945 yang menyatakan bahwa setiap warga negara berhak dan wajib ikut serta dalam upaya pembelaan negara. Hak warga negara dalam upaya pertahanan dan keamanan negara diwujudkan dalam bentuk keikutsertaan warga negara secara sukarela baik dalam usaha pertahanan maupun keamanan negara. Dalam upaya pertahanan negara, hak ini diwujudkan misalnya dalam institusi militer sukarela. Dalam usaha keamanan maritim dalam pencapaian dan implementasi bagi kepentingan publik, hak ini diwujudkan dalam pengamanan mandiri oleh masyarakat yang saat ini sudah banyak dipraktikkan. Namun, jika terdapat ancaman terhadap kedaulatan maritim dalam konteks dengan pertahanan dan keamanan negara, dan negara membutuhkan keikutsertaan masyarakat, maka setiap warga negara wajib memenuhinya seperti melalui wajib militer dan membangun sistem pertahanan yang komprehensif mampu menghadapi tantang ke depan dalam menyangkut wilayah maritim.

Ketentuan Pasal 30 ayat (1) UUD 1945 tersebut terkait dengan sistem pertahanan dan keamanan rakyat semesta berdasarkan Pasal 30 ayat (2) UUD 1945 yang dilaksanakan oleh TNI dan Polri sebagai kekuatan utama dan rakyat sebagai kekuatan pendukung. Ketentuan ini dilatarbelakangi pengalaman sejarah bangsa Indonesia dalam perjuangan merebut dan mempertahankan kemerdekaan di mana keberhasilannya ditentukan oleh bersatunya kekuatan militer, kepolisian, dan seluruh rakyat Indonesia. Tentu saja dalam pelaksanaan sistem pertahanan dan keamanan rakyat semesta diperlukan penjabaran tentang peran masing-masing berdasarkan fungsi yang diemban dihadapkan dengan jenis dan derajat ancaman terhadap pertahanan dan keamanan negara. Hal inilah yang dalam Pasal 30 ayat (5) UUD 1945 diamanatkan untuk diatur dengan undang-undang.

Pengaturan tersebut harus memperhatikan perkembangan hukum dan masyarakat. Indonesia sudah menandatangani Konvensi Jenewa 1949 dan Konvensi Denhag yang dalam kaitannya dengan pertahanan negara menganut prinsip pembedaan antara combatan dan non-combatan. Warga negara sipil yang berperan sebagai combatan tidak mendapatkan perlindungan dalam situasi perang.

Hal selanjutnya yang diatur dalam Pasal 30 UUD 1945 khususnya ayat (3) dan (4) adalah TNI yang ditegaskan sebagai alat negara yang bertugas mempertahankan, melindungi, dan memelihara keutuhan dan kedaulatan negara, serta Polri sebagai alat negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat yang bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum. Ketentuan tersebut merupakan penegasan adanya pembagian tugas antara TNI di bidang pertahanan dan Polri di bidang keamanan. Dalam bidang pertahanan meliputi tiga masalah utama, yaitu keutuhan negara, kedaulatan negara, dan keselamatan negara. Sedangkan di bidang keamanan adalah melindungi, mengayomi, dan melayani masyarakat demi terwujudnya keamanan dan ketertiban, serta fungsi penegakan hukum. Pembagian tugas ini diharapkan mampu meningkatkan profesionalisme TNI dan Polri karena tidak lagi masuk pada wilayah politik yang pada masa lalu telah membuat institusi TNI dan Polri lebih sebagai alat politik sehingga kehilangan profesionalismenya.

Pembagian tugas tersebut juga merupakan salah satu agenda reformasi untuk menghilangkan tumpang tindih antara peran TNI sebagai kekuatan pertahanan dan Polri sebagai kekuatan keamanan yang dipandang sebagai salah satu akar pelanggaran HAM yang banyak terjadi di masa lalu. Pemisahan antara TNI dan Polri yang pada masa lalu secara bersama-sama disebut sebagai Angkatan Bersenjata Republik Indonesia (ABRI) telah dilakukan sebelum adanya Perubahan UUD 1945, yaitu melalui Ketetapan MPR Nomor VI/MPR/2000 tentang Pemisahan Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia. Selain pemisahan, Ketetapan tersebut juga menyatakan bahwa dalam hal terdapat keterkaitan kegiatan pertahanan dan kegiatan keamanan, TNI dan Polri harus bekerja sama dan saling membantu.

Selain itu, juga pernah terdapat Ketetapan MPR Nomor VII/MPR/2000 tentang Peran Tentara Nasional Indonesia dan Peran Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pasal 2 ayat (2) Ketetapan itu menyatakan bahwa TNI sebagai alat pertahanan negara, bertugas pokok menegakkan kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI yang

berdasarkan Pancasila dan UUD 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Sedangkan pada Pasal 6 ayat (2) menyatakan bahwa Polri merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, memberikan pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat.

Perkembangan saat ini yang banyak menjadi perdebatan adalah kedudukan TNI dan Polri serta struktur organisasi kedua lembaga tersebut.⁶⁵ John Locke mengemukakan bahwa kekuasaan untuk membuat perdamaian dan perang, membentuk liga dan aliansi merupakan wilayah kekuasaan federatif berdasarkan arahan kekuasaan legislatif untuk mempertahankan komunitas dan anggotanya.⁶⁶ Sedangkan Montesquieu meletakkan fungsi pertahanan dalam wilayah kekuasaan eksekutif. Montesquieu menyatakan “*By the second, he makes peace or war, sends or receives embassies, establishes the public security, and provides against invasions.*”⁶⁷

Sebelum adanya Pasal 30 yang termaktub dalam Bab XII UUD 1945 yang berjudul Pertahanan dan Keamanan Negara tersebut, ketentuan mengenai TNI hanya terdapat pada Pasal 10 UUD 1945. Pasal 10 itu berbunyi, “Presiden memegang kekuasaan yang tertinggi atas Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara”. Dari ketentuan Pasal 10 itu, tidak diharuskan adanya jabatan Panglima Tentara Nasional Indonesia yang tersendiri. Presiden sebagai kepala pemerintahan eksekutif langsung bertindak sebagai pemegang kekuasaan yang tertinggi atas ketiga angkatan tentara itu, sehingga presiden biasa disebut dengan istilah Panglima Tertinggi.

Menurut pencapaian dalam bentuk paradigma atau jalan pikiran yang terkandung dalam ketentuan Pasal 10 UUD 1945 tersebut, cukup

⁶⁵ Dengan telah adanya undang-undang yang mengatur masalah TNI dan POLRI, maka berdasarkan Ketetapan MPR Nomor I/MPR/2003, Ketetapan MPR Nomor VI/MPR/2000 dan Ketetapan VII/MPR/2000 tidak berlaku lagi.

⁶⁶ John Locke, *Two Treatises of Government*, (London: McMaster University Archive, 1982), hal. 167-168.

⁶⁷ Montesquieu, *The Spirit Of Laws*, Translated by Thomas Nugent, (London: G. Bell & Sons, Ltd., 1752), Book XI – 6.

diadakan jabatan Kepala Staf Angkatan Darat, Udara, dan Laut, serta Kepala Staf Gabungan yang tunduk kepada otoritas presiden sebagai Panglima Tertinggi. Tetapi, dalam Pasal 30 UUD 1945 yang disepakati dalam rangka Perubahan Kedua UUD 1945 pada tahun 2000, ketiga Angkatan Darat, Angkatan Udara, dan Angkatan Laut itu dilihat dalam matra kekuatan,serta satu kesatuan organisasi Tentara Nasional Indonesia (TNI).

Dalam konsep pencapaian organisasi tentara/militer itu, sebagaimana telah menjadi kelaziman sejak masa-masa pemerintahan sebelumnya, dianggap perlu adanya Panglima TNI yang tersendiri,tidak diatur oleh anggaran kementerian Menhankam,dimana sering timbul masalah antara Menteri Pertahanan dan Panglima TNI dalam soal administrasi dan operasional anggaran operasional TNI,ada “conflict of interest” antara dua institusi militer tersebut.

Sesudah reformasi nasional, diadakan pemisahan yang tegas antara kedudukan dan peran TNI dan Polri, sehingga ABRI ditiadakan. Pemisahan tersebut ditetapkan dengan Ketetapan MPR Nomor VI/MPR/2000 tentang Pemisahan TNI dan Polri, serta Ketetapan MPR Nomor VII/MPR/2000 tentang Peran TNI dan Peran Polri. Berdasarkan hal itu, pada tahun 2002 diundangkan UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, dan juga UU Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 3, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4169).

Selanjutnya, pada tahun 2004 dibentuk pula undang-undang khusus tentang TNI. Rancangan UU tentang TNI itu disetujui bersama oleh DPR dan Presiden pada Rapat Paripurna DPR 30 September 2004. RUU yang telah mendapat persetujuan bersama itu selanjutnya disahkan dan diundangkan menjadi UU Nomor 34 Tahun 2004 pada 19 Oktober 2004. Berdasarkan UU tentang TNI ini, jelas ditentukan bahwa TNI terdiri atas Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara. Masing-masing angkatan dipimpin Kepala Staf Angkatan. Namun dari hal lain situasi perkembangan kekuatan militer makin kompleks tanpa dukungan undang-undang yang baru dan anggaran militer yang memadai,khususnya keamanan mareitim.

Bab III tentang Kedudukan, Pasal 3 (1) menentukan bahwa dalam pengerahan dan penggunaan kekuatan militer, TNI berkedudukan di bawah presiden; ayat (2)-nya menentukan bahwa dalam kebijakan dan strategi pertahanan serta dukungan administrasi, TNI di bawah koordinasi Departemen Pertahanan. Sementara itu, Pasal 4 (1) mengatur bahwa TNI terdiri atas TNI Angkatan Darat, TNI Angkatan Laut, dan TNI Angkatan Udara yang melaksanakan tugasnya secara matra atau gabungan di bawah pimpinan Panglima. Tiap-tiap angkatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditegaskan oleh ayat (2)-nya mempunyai kedudukan yang sama dan sederajat.

Selanjutnya, dalam BAB IV diatur pula tentang peran, fungsi, dan tugas TNI. Menurut Pasal 5, TNI berperan sebagai alat negara di bidang pertahanan yang dalam menjalankan tugasnya berdasarkan kebijakan dan keputusan politik negara. Fungsinya ditentukan dalam Pasal 6 ayat (1), yaitu bahwa selaku alat pertahanan negara, TNI itu berfungsi sebagai :

1. Penangkal terhadap setiap bentuk ancaman militer dan ancaman bersenjata dari luar dan dalam negeri terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, dan keselamatan bangsa;
2. Penindak terhadap setiap bentuk ancaman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a; dan
3. Pemulih terhadap kondisi keamanan negara yang terganggu akibat kekacauan keamanan. (2) Dalam melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), TNI merupakan komponen utama sistem pertahanan negara.

Sedangkan rincian tugasnya diuraikan dalam Pasal 7 ayat (1), yaitu TNI bertugas untuk menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Selanjutnya, Pasal 7 ayat (2)-nya menentukan bahwa tugas pokok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) itu dilakukan dengan (a) operasi militer untuk perang; dan (b) operasi militer selain perang, yaitu untuk:

1. Mengatasi gerakan separatis bersenjata;
2. Mengatasi pemberontakan bersenjata;
3. Mengatasi aksi terorisme;
4. Mengamankan wilayah perbatasan;
5. Mengamankan objek vital nasional yang bersifat strategis;
6. Melaksanakan tugas perdamaian dunia sesuai dengan kebijakan politik luar negeri;
7. Mengamankan presiden dan wakil presiden beserta keluarganya;
8. Memberdayakan wilayah pertahanan dan kekuatan pendukungnya secara dini sesuai dengan sistem pertahanan semesta;
9. Membantu tugas pemerintahan di daerah;
10. Membantu Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam rangka tugas keamanan dan ketertiban masyarakat yang diatur dalam Undang-undang.

Meski tidak sejalan dengan kebanyakan analisis teoritis kaum realis, teori ini menerima deskripsi umum realisme tentang politik global sebagai suatu wilayah yang terbentuk secara predominan oleh bermacam-macam partikularistik serta praktek-praktek dan lembaga-lembaga eksklusiver. Jika realisme menerima hal ini sebagai rangka kerja yang ditetapkan, teori internasional kritis berusaha membuat perubahan radikal, teori kritis berusaha menghilangkan batasan-batasan (kekangan-kekangan) yang tidak penting terhadap kebebasan universal.

Hal ini membawa teori internasional kritis kembali ke tugas yang dirumuskan paling tegas oleh Immanuel Kant dalam Perpetual Peace, bagaimana mewujudkan perdamaian dan kebebasan di sebuah dunia yang dibagi atas kekuatan-kekuatan tertentu? Menurut Linklater secara tidak langsung menyatakan komentar atas proyek ini dengan berkata, teori internasional kritis mempertanyakan 'adanya kemungkinan mencapai kehidupan moral dalam sistem internasional negara'. Dengan kata lain, teori internasional kritis menciptakan sendiri tugas memahami kondisi di mana emansipasi dalam politik global mungkin terwujud agar negara mampu menjaga kedaulatannya.

Merupakan fakta yang tidak terbantahkan bahwa di masa yang akan datang masalah maritim, wilayah perbatasan dan kegiatan perdagangan laut serta transportasi internasional melalui SLOC dan

SLOT di perairan yang berada di kawasan Asia Tenggara akan terus meningkat dan bergerak cepat. Peningkatan dan perluasan tersebut tidak lepas dari peran kawasan Asia Pasifik(Trans Pasifik), di mana kawasan Asia Tenggara berada, sebagai mesin pertumbuhan (*powerhouse*) ekonomi dunia di abad ke-21 menggantikan kawasan Atlantik yang kini terus mengalami resesi ekonomi global berkepanjangan.

Sebagai mesin pertumbuhan ekonomi dunia kawasan Asia Pasifik membutuhkan stabilitas keamanan dan pertahanan sebagai salah satu prasyarat utama. Posisi geografis Indonesia merupakan keunggulan kompetitif dibandingkan dengan negara-negara lain, baik dalam segi geoekonomi, geopolitik maupun geostrategis. Meskipun Indonesia akan mendapatkan keuntungan yang sangat potensial dari letak geografisnya tersebut, namun Indonesia juga dalam posisi yang rentan akan ancaman keamanan maritim. Hal itu disebabkan meningkatnya jumlah arus perdagangan dan pelayaran yang melintasi perairan Indonesia yang tentunya juga akan berdampak terhadap masalah lingkungan hidup, sumberdaya alam dan ancaman keamanan maritim itu sendiri.

Oleh karena, negara pantai selalu menjadi tudingan sebagai pihak yang harus bertanggungjawab terhadap keamanan laut di wilayahnya, dan bila hal itu terabaikan akan menimbulkan tekanan dunia internasional untuk secara bersama-sama memaksa masuk ke wilayah yuridiksi negara pantai guna mengamankan armada niaganya masing-masing melalui jalur laut dalam perdagangan dunia .Untuk itu, pembangunan keamanan maritim di kawasan Asia Tenggara yang digunakan sebagai jalur perdagangan dunia secara otomatis menjadi tanggungjawab bersama negara-negara yang berada di kawasan tersebut.

Akan tetapi negara pengguna laut juga harus ikut bertanggungjawab secara kooperatif dalam menjaga keamanan laut di lingkungan, dimana hasil yang dicapai dalam implementasi pencapaian masih belum tetap sasaran prioritas, terutama terbatas sumber daya kelautan,teknologi kelautan dan kebijakan politik poros maritim kawasan ini Asia Tenggara akan mendapat tantangan dan respons dari

negara-negara lain, terutama bilamana anggaran pertahanan Indonesia semakin meningkat secara signifikan.

Posisi strategis dan dukungan “manpower” akan memberikan kontribusi bagi kekuatan nasional. Oleh karena pihak pengguna laut juga menikmati keuntungan dengan menggunakan jalur perdagangan dan pelayaran laut ini sebagai akses bagi pertumbuhan perekonomiannya bagi Indonesia dimasa depan.

4.4. Faktor Hambatan dan Tantangan Dalam Implementasi Poros Maritim

Kebijakan kemaritiman Jokowi merupakan sebuah terobosan baru dalam sejarah pemerintahan Indonesia. Didukung posisinya sebagai lintas perdagangan internasional menjadi sumberdaya ekonomi yang besar jika dimanfaatkan dengan maksimal melalui poros maritim dunia. Jokowi menargetkan dengan berhasilnya poros maritim dunia, adanya kemajuan dari negara tingkat menengah bawah dengan penghasilan per kapita penduduknya tahun 2015 US\$ 3.592 menuju negara tingkat penghasilan menengah atas dengan pendapatan per kapita penduduknya mencapai US\$ 10.000, pada tahun 2045 (Nainggolan 2015).

Namun, harapan terwujudnya poros maritime dunia tersebut mengalami hambatan. Hal ini diakibatkan beberapa tantangan baik *eksternal* maupun *internal*. Dari *Integrated Coastal and Ocean Management* dapat dijelaskan tantangan internal dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia digunakan pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu (*integrated coastal and ocean management approach*) dan konsep kepentingan nasional. Pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu merupakan sebuah pendekatan baru, salah satu hasil dari *United Nations Conference Environment and Development (UNCED)* yang diselenggarakan di Rio de Janeiro pada tahun 1992 yang tercantum dalam Agenda 21 chapter 17 sebagai rencana kerja di abad 21.

Pengelolaan ruang laut secara terpadu meliputi keterpaduan sektoral, keterpaduan ilmu, dan keterpaduan ekologis. Keterpaduan sektoral terdiri atas integrasi horizontal yaitu koordinasi tugas,

wewenang, dan tanggung jawab antar sektor atau instansi pemerintah pada tingkat pemerintah dan integrasi vertikal, yaitu koordinasi dalam integrasi vertikal terjadi antar tingkat pemerintahan mulai dari desa, kecamatan, kabupaten, dan seterusnya. Berikutnya, keterpaduan ilmu berarti pengelolaan wilayah pesisir dan lautan dilaksanakan berdasarkan pada pendekatan interdisiplin ilmu yang melibatkan berbagai bidang ilmu. Sementara itu, keterpaduan ekologis merujuk bahwa wilayah pesisir dan lautan tersusun dari berbagai ekosistem (Sunnyowati 2008, dalam Lekipiouw 2010).

Terdapat empat tingkatan dan empat aspek dalam pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu. Empat tingkatan tersebut meliputi instrument *kebijakan nasional, hukum dasar, hukum prosedural, dan peraturan daerah* tentang pengelolaan wilayah pesisir dan laut (*GEF/UNDP/IMO Regional Programme for Pervention of Marine Polution in the East Asian Seas* 1999, dalam Sunnyowati 2010).

Sedangkan empat aspeknya menurut Rudyanto (2004, dalam Lekipiouw 2010) meliputi: (1) keterpaduan antara berbagai sektor dan swasta yang berasosiasi, (2) keterpaduan antara berbagai level pemerintahan mulai dari pusat sampai dengan kabupaten/kota, kecamatan dan desa, (3) integrasi antara pemanfaatan ekosistem darat dan laut, dan (4) integrasi sains teknologi dan manajemen. Tujuan dari pendekatan pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu adalah untuk mencapai pembangunan berkelanjutan dalam bidang kelautan.

Berdasarkan pada pendekatan tersebut, tantangan internal yang dihadapi oleh Indonesia dalam mewujudkan poros maritim dunia adalah permasalahan dalam keterpaduan sektoral khususnya integrasi horizontal antar sektor atau instansi pemerintah pada tingkat pemerintah akibat dari adanya tumpang tindih tugas dan pokok antar instansi penegak hukum kemaritiman. Hal ini kemudian memberikan implikasi terhadap tingkatan dan prinsip dalam pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara terpadu. Integrasi horizontal yang kurang terpadu mengakibatkan tidak terpenuhinya prinsip-prinsip dalam pengelolaan wilayah pesisir dan laut secara

terpadu, sehingga menghambat pencapaian pembangunan berkelanjutan dalam bidang kelautan yang akan mempengaruhi tercapainya cita-cita Indonesia sebagai negara poros maritim dunia.

Konsep selanjutnya yang digunakan yaitu konsep kepentingan nasional atau *national interest*. Definisi mengenai kepentingan nasional sangat luas sehingga memunculkan banyak definisi mengenai kepentingan nasional. Salah satu definisi tentang kepentingan nasional yang paling terkenal yaitu definisi kepentingan nasional yang dikemukakan oleh teoritis utama realisme klasik dalam studi hubungan internasional, Hans. J Morgenthau. Menurut Morgenthau, kepentingan nasional merupakan pilar utama untuk mendukung politik luar negeri dan politik internasional suatu negara (Mas'ood 1990). Mohtar Mas'ood (1990) menjelaskan arti minimum dari konsep kepentingan nasional Morgenthau adalah kelangsungan hidup (*survival*) yang dalam konteks ini adalah kelangsungan hidup negara. Negara harus dapat mempertahankan integritas teritorialnya (identitas fisik) mempertahankan rezim ekonomi politiknya (identitas politik), dan memelihara norma-norma, nilai, religius, linguistik, dan sebagainya (identitas kulturalnya).

Menurut Papp (1997) membagi tiga dimensi dalam konsep kepentingan nasional, antara lain yaitu kepentingan ekonomi, kepentingan pertahanan dan keamanan serta kepentingan ideologi. Kepentingan ekonomi merupakan kepentingan yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas perekonomian suatu negara. Sedangkan kepentingan pertahanan dan keamanan bertujuan untuk dapat melindungi suatu negara beserta seluruh rakyatnya dari berbagai ancaman baik internal maupun eksternal. Kemudian yang terakhir yaitu kepentingan ideologi yang bertujuan untuk melindungi dan mempertahankan ideologi suatu negara dari ideologi bangsa lain serta untuk mempengaruhi negara lain melalui ideologinya.

Kepentingan nasional juga terbagi menjadi dua jenis, yaitu *vital interest* dan *secondary interest* (Morgenthau 2010). *Vital interest* adalah kepentingan yang memiliki nilai yang sangat tinggi yang biasanya berkaitan dengan kelangsungan hidup suatu negara dan nilai-

nilai inti yang menjadi identitas kebijakan luar negerinya sehingga suatu negara bersedia untuk berperang dalam mencapainya, misalnya untuk melindungi wilayah kekuasaannya. Sedangkan *secondary interest* tidak berkaitan secara langsung dengan eksistensi suatu negara namun tetap di perjuangkan melalui kebijakan luar negeri, namun dalam mencapainya negara tidak bersedia berperang selama masih ada alternatif lain untuk mencapainya. Proses *secondary interest* berlangsung lebih lama namun hasil dan fungsinya dapat dirasakan lebih baik dikemudian hari dalam jangka waktu yang lama (Jemadu 2008).

Menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia merupakan salah satu bentuk *national interest* Indonesia. Kebijakan Presiden Joko Widodo untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritime merupakan bentuk *survival* Indonesia dengan mempertahankan integritas teritorialnya (identitas fisik) dan mempertahankan rezim ekonomi-politiknya (identitas politik).

Dengan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, maka hal ini akan meningkatkan integritas wilayah perairan dan kelautan Indonesia dan meningkatkan optimalisasi pemanfaatan hasil kelautan serta perekonomian masyarakat Indonesia mengingat Indonesia telah memiliki potensi ekonomi yang besar dalam bidang kelautan. Kebijakan poros maritim dunia termasuk dalam jenis *secondary interest* berdasarkan pembagian jenis *national interest* menurut Morgenthau karena dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia membutuhkan waktu dan proses yang panjang namun hasil dan fungsinya dapat dirasakan dikemudian hari dalam jangka waktu yang lama. Selain itu, untuk mencapai perwujudan Indonesia sebagai poros maritim dunia tidak diperlukan langkah kekerasan seperti perang namun dengan menggunakan diplomasi maritim.

Pengelolaan sumber daya bidang kelautan di Indonesia dilakukan oleh banyak instansi yang berada dibawah pemerintah. Mekanisme kerja instansi tersebut secara otomatis akan menjadi pendukung atau penghambat terwujudnya cita-cita poros maritim dunia yang

dicanangkan Jokowi. Maknanya, dalam hal kelautan di Indonesia menganut sistem multi-agen. Bentuk ini merupakan sistem kelembagaan dimana terdapat lebih dari satu institusi yang berinteraksi dalam waktu yang sama untuk mencapai atau menyelesaikan masalah yang sama (Nainggolan 2015).

Dalam urusan kelautan Indonesia, setidaknya terdapat 12 instansi dimana masing-masing memiliki tugas pokok dan fungsi serta program kegiatan terkait pengelolaan sumber daya kelautan. Dalam artikel Perencanaan Sistem Pengendalian Sumber Daya Kelautan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan menyebutkan instansi tersebut meliputi: 1). Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP); 2). Badan Pertanahan Nasional (BPN); 3). Kementerian Lingkungan Hidup (KLH); 4). Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM); 5). Departemen Keuangan (Depkeu); 6). Direktorat Jenderal Bea dan Cukai; 7). Direktorat Jenderal Imigrasi; 8). Departemen Perhubungan; 9). Departemen Kehutanan dan Perkebunan; 10). Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut; dan 11). Polisi Perairan.

Dalam hal kelautan, bidang kerja instansi tersebut dinaungi oleh setidaknya 10 peraturan perundang-undangan sebagaimana tertera dalam artikel yang sama dikeluarkan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan. Undang-undang tersebut antara lain: 1). Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif; 2). Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan; 3). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Ratifikasi Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa Tahun 1982 tentang Hukum Laut; 4). Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya; 5). Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran; 6). Undang-Undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang; 7). Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia; 8). Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup; 9). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah; 10). Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Pokok-Pokok Kehutanan.

Sedangkan pada masa pemerintahan Jokowi, ia mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 178 Tahun 2014 tentang pendirian Badan Keamanan Laut (Bakamla) yang merupakan transformasi dari Badan Koordinasi Keamanan Laut (Bakorkamla) yang hanya memiliki tugas koordinator. Transformasi ini berimplikasi pada kewenangan Bakamla. yang lebih luas sampai pada kewenangan untuk menindak segala bentuk kejahatan di laut (Nainggolan 2015). Tugas Pokok dan Fungsi (tupoksi) instansi tersebut sebagaimana tercantum dalam artikel Perencanaan Sistem Pengendalian Sumber Daya Kelautan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan sebagai berikut:

INSTANSI	TUGAS POKOK DAN FUNGSI
Departemen Kelautan dan Perikanan	Membantu mempercepat proses pemulihan ekonomi dengan upaya mengatasi masalah kemiskinan masyarakat pesisir, khususnya nelayan dan petani ikan juga pemanfaatan sumber daya kelautan
Kementerian Lingkungan Hidup	Menyusun kebijakan dalam bidang pelestarian serta mengkoordinasikan dan mengawasinya termasuk juga dalam merubah sikap hidup masyarakat dan mendukung konsep pembangunan berkelanjutan dan Earth Charter.
Departemen Perhubungan Direktorat Jendral (Ditjen) HUPLA	Melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervise serta evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan

	prasarana
Departemen Keuangan Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC)	Melaksanakan fungsi pemerintahan yang berhubungan dengan trade facilitator, community protector dan revenue collector. Dalam hal trade facilitator, DJBC berusaha menekan biaya ekonomi tinggi berhubungan dengan pengeluaran barang dan menciptakan iklim perdagangan kondusif melalui pencegahan terjadinya perdagangan ilegal
Polisi Perairan (Polair)	Membina dan menyelenggarakan fungsi.Kepolisian Perairan tingkat Pusat dalam rangka melayani, melindungi, mengayomi, serta memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat dan penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia
Tentara Nasional Indonesia	Sesuai UU no.34 tahun 2004 pasal 9 yakni melaksanakan tugas TNI matra laut di bidang pertahanan, menegakkan hukum, menjaga keamanan laut di wilayah yuridiksi yang sudah diakui, melaksanakan diplomasi Angkatan Laut untuk mendukung kebijakan luar negeri, membangun dan mengembangkan kekuatan matra laut dan melaksanakan pemberdayaan wilayah pertahanan laut.

Jika membaca sekilas tupoksi masing-masing instansi diatas, secara redaksional kata tidak menunjukkan kesamaan yang mengindikasikan tumpang tindih diantara mereka. Namun, jika mencermati lebih lanjut tampak beberapa tumpang tindih kewenangan diantara instansi tersebut. Diantaranya adalah pembagian fungsi pengendalian sumber daya kelautan dan perikanan terpecah pada beberapa instansi dibawah lingkup departemen yang berbeda namun berada dalam ranah kerja lokasi yang sama yakni kelautan sebagaimana diterangkan oleh direktorat kelautan dan perikanan. Misalnya dalam hal perikanan menjadi bagian dari tupoksi Dewan Kelautan dan Perikanan. Sedangkan dalam urusan jual beli (perdagangan) termasuk perdagangan hasil laut dalam bentuk ikan berada dalam ranah tupoksi Departemen Keuangan Direktorat Jenderal Bea Cukai.

Disisi lain, Polair merupakan institusi berdasarkan undang-undang menjalankan fungsi penyelidikan dan penyidikan tindak pidana kejahatan dengan dukungan forensik, dan diakui oleh hukum internasional. Sementara, TNI AL diberikan kewenangan mengejar, menangkap, menyelidiki, dan menyidik perkara dalam ranah kelautan. Ditambah hadirnya Bakamla juga memiliki kewenangan dalam menindak kasus kejahatan di laut setelah bertransformasi dari Bakorkamla. Transformasi tersebut memberikan kewenangan lebih luas baginya yakni melakukan patroli keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia (CNN Indonesia 2015, dalam Abraham Utama). Sekaligus adanya Bakamla ini menimbulkan pro dan kontra karena dinilai persoalan utama bukan kekurangan sektor kemaritiman namun kurangnya koordinasi antar sektor. Wiratama (2015) menegaskan lembaga yang sudah ada menjalankan sesuai tupoksi masing-masing dan mengindikasikan peran spesifik dari masing-masing lembaga (spesialisasi).

Peran spesialisasi inilah yang harus diperkuat melalui fungsi koordinasi maknanya koordinasi diantara instansi sangat penting untuk menurunkan intensitas ego sektoral. Pembagian tugas pengelolaan sumberdaya kelautan kedalam beberapa instansi yang berbeda menyebabkan terpecahnya kewenangan dalam menangani hal kelautan juga menimbulkan kerancuan. Kerancuan yang dimaksudkan adalah

tumpang tindihnya program yang dilakukan oleh masing-masing sektoral. Misalnya, program penyidikan di perairan dapat dilakukan aparat penegak hukum dari beberapa sektoral seperti dari TNI, Polisi Air, Kejaksaan, dan dari departemen teknis yang meliputi DKP, Dephutbun, dan Depkeu. Hal ini juga menimbulkan permasalahan lain yakni dalam hal pengkoordinasian antar instansi tersebut dalam menangani hal yang sama sebagaimana dicontohkan oleh Direktorat Kelautan dan Perikanan.

Terkait hal koordinasi dan fungsi integrative menjadi permasalahan yang semakin menajam dengan proses transisi sistem pengawasan maritim sejak berlakunya UU Nomor 43 tahun 2008 tentang Wilayah Negara dan UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (Kadar 2015).

Permasalahan selanjutnya terkait ego dan kompetisi kepentingan masing-masing instansi pengelola sumberdaya kelautan. Hal ini tidak bisa dilepaskan dari keinginan untuk mempertahankan dan memperkuat eksistensi instansi masing-masing. Sehingga adanya kecendrungan aparat masing-masing instansi untuk lebih memprioritaskan kepentingan departemennya. Hal ini Nampak dalam koordinasi peningkatan kemampuan pengawasan keamanan di wilayah laut, terutama antara TNI dan Polri dalam hal ini diwakilkan oleh Polair. Salah satu contoh yang diterangkan oleh Kadar (2015) dalam hal peminjaman beberapa buah senjata termasuk amunisinya kepada DKP, petugas Bea Cukai dan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai melalui Nota Kesepakatan antara KSAL TNI Laksamana TNI dengan ketiga perwakilan instansi tersebut yang diinisiasikan oleh TNI. Sedangkan, kenyataannya dalam hal perizinan penggunaan senjata dan bahan peledak oleh pihak sipil merupakan kewenangan Kepolisian RI yang dalam hal ini diwakilkan oleh Polair. Hal ini mengacu pada UU Nomor 2 tahun 2002 tentang Kepolisian RI dan Surat Keputusan Kapolri No. SKEP/82/II/2004 pada tanggal 16 Februari 2004.

Tumpang tindihnya tupoksi antar instansi pengelola sumberdaya kelautan seperti diterangkan diatas menunjukkan adanya ketidakpaduan sektoral sebagaimana diterangkan dalam *Integrated Coastal and Ocean Management Approach* dalam hal integrasi horizontal yakni koordinasi

tugas, wewenang, dan tanggung jawab antar sektor tingkat pemerintah. Hal ini menjadi tantangan besar bagi perwujudan poros maritim dunia mengingat instansi tersebut berperan penting dalam hal kemaritiman. Kadar (2015) menyatakan sentimen sektoral dan minimnya dukungan anggaran instansi tersebut menghambat pengembangan fungsi koordinatif akibatnya aktor yang seharusnya bertanggung jawab melakukan fungsi kontrol melalui kerja koordinatif, akhirnya berjalan sendiri-sendiri dengan semangat ego sektoral.

Dalam mewujudkan poros maritim dunia, Indonesia tidak hanya harus menghadapi tantangan manajerial terkait tumpang tindih kewenangan antar instansi pemerintah namun juga harus menghadapi tantangan operasional seperti isu-isu perompakan dan pembajakan bersenjata di laut, pelanggaran batas negara dan kejahatan *illegal fishing* (Rustam 2016). Perompakan dan pembajakan bersenjata di laut yang terjadi di sekitar perairan Indonesia akan menghambat perwujudan poros maritim dunia karena situasi maritim atau kelautan Indonesia yang tidak aman. Hal tersebut akan mengakibatkan biaya operasional yang tinggi bagi kapal karena harus memutar jalur pelayaran untuk menghindari resiko perompakan. Selain itu juga mengakibatkan tingginya biaya premi asuransi kapal dan awak kapal karena perompak tidak hanya mengambil muatan kapal namun juga menyandera dan menyakiti awak kapal (Ayuningtyas 2016).

Kasus perompakan dan pembajakan salah satunya dialami oleh 10 awak kapal pandu Brahma 12. Para awak kapal pandu Brahma 12 beserta muatan batubara milik perusahaan tambang dari Banjarmasin, Kalimantan Selatan, disandera kelompok teroris Filipina Abu Sayyaf di wilayah laut Sulu pada tahun 2016 lalu (Kompas 2016).

Menurut Biro Maritim Internasional, perairan Indonesia sebagai tempat paling berbahaya di seluruh dunia dengan jumlah serangan perompak yang dilaporkan meningkat 37 persen menjadi 234 insiden dalam enam bulan pertama tahun 2003, dibandingkan dengan 171 dalam periode yang sama tahun lalu (ABC Radio Australia 2012). Persoalan operasional lainnya yaitu pelanggaran batas negara yang dalam konteks ini merupakan batas laut yang juga terkait dengan permasalahan *illegal fishing*. Pelanggaran batas negara yang cukup

tinggi dan cukup sering terjadi di Indonesia menjadi salah satu isu yang serius karena menyangkut dengan kedaulatan wilayah Indonesia dan stabilitas keamanan laut Indonesia.

Berdasarkan catatan TNI AL, pada tahun 2007 terhitung terjadi 94 kali pelanggaran yang dilakukan oleh kapal perang Malaysia di wilayah perairan Indonesia hanya dalam kurun waktu setahun (Usman dan Isnawita 2009, dalam Rustam 2016). Sedangkan terkait kasus *illegal fshing*, Badan Pemeriksa Keuangan menunjukkan data potensi pendapatan sektor perikanan laut Indonesia jika tanpa *illegal fshing* mencapai Rp 365 triliun per tahun. Namun akibat *illegal fshing*, menurut perhitungan Kementerian Kelautan dan Perikanan pendapatan tersebut hanya berkisar Rp 65 triliun per tahun (Bakosurtanal 2015, dalam Rustam 2016).

Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki banyak pantai merupakan salah satu faktor yang menyebabkan Indonesia rentan terkena masalah *illegal fshing* dengan titik rawan di daerah tersebut terletak di Laut Arafuru, Laut Natuna, sebelah Utara Sulawesi Utara (Samudra Pasifik), Selat Makassar, dan Barat Sumatera (Samudera Hindia) (Detik News 2009, dalam Setyadi 2014). Penanggulangan masalah *illegal fshing* ini sendiri masih kurang akibat kurangnya fasilitas, dana dan personil untuk pengawasan perairan Indonesia. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, jika kebijakan poros maritim merupakan bentuk *survival* Indonesia dengan mempertahankan integritas teritorialnya dalam konteks ini adalah wilayah lautnya dipicu oleh persoalan pelanggaran batas negara dan mempertahankan rezim ekonomi-politiknya untuk meminimalisir terjadinya *illegal fshing*, mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya kelautan, serta memanfaatkan posisi Indonesia sebagai jalur perdagangan internasional untuk meningkatkan pendapatan perkapita.

4.5. Upaya Pemerintah Untuk Mewujudkan Poros Maritim

Lingkungan strategis Asia Pasifik telah bertransformasi menjadi kawasan penting dan strategis dalam peredaran 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).

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 maritime akan menjadi wilayah vital bagi kehidupan ekonomi global dan proyeksi kekuatan nasional kedepan. Sentralitas peran negara diharapkan akan terushadir 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 (Chenin 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 maritime 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 maritime 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.

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. Berdasarkan laporan *World Bank Logistics Performance Index*, menyatakan Indonesia berada di peringkat 53, dibelakang Singapura, 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). 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 logistic laut dari Jawa ke Papua selalu terisi penuh, namun kembali dalam keadaan kosong.

Tidak efsiennya 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 dalam 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 statistic dari Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman, 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 pinggir 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 Indo-nesia tetapi juga dapat meminimalisir penetrasi produk asing hingga wilayah dalam Indonesia. Kontrol keamanan yang dilakukan otomatis menjadi lebih mudah. Upayaini 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. Olehkarenanya 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.

Wilayah maritim merupakan urat nadi utama interaksi kepentingan global, sehingga menjadikan keamanan maritim isu yang

bagi krusial bagi banyak negara di dunia tidak hanya dilihat dari kepentingan ekonomi saja tetapi juga kepentingan pertahanan. 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 disiasati 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 negaranegara 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 logistic 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. Kerusakan 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 Kementerian 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. Penculikan WNI di Laut Sulu oleh kelompok Abu Sayyaf dan munculnya ISIS di Marawi merupakan contoh bahwa ketidakamanan sektor kelautan akan berdampak pada perniagaan distribusi barang dan jasa yang melibatkan laut sebagai sarana transportasinya. Hal ini akan menjadi ancaman serius tidak hanya bagi Indonesia tetapi juga negara - negara di kawasan ASEAN pada umumnya (Sutisna, 2017). 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. Oleh karena itu, presiden Jokowi melalui Kementrian Kelautan dan Perikanan, berupaya memerangi kegiatan *illegal fishing* di perairan Indonesia. Dalam hal ini, tentu peran pemerintah dibutuhkan untuk bias 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 ekonomitetapi 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 pencegah 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. Secara umum, Kementerian Koordinator Maritim tidak hanya akan menangani persoalan perikanan dan sumber daya maritim, namun juga keamanan, batas wilayah laut, bea cukai dan banyak hal lain yang selama ini menjadi tanggung jawab sejumlah kementerian lain (Tabloid Diplomasi, 2015).

Sinergitas strategi ini berupaya mengorganisasikan kapabilitas nasional yang ditujukan pada pemberantasan kegiatan *illegal fishing* sehingga diharapkan Indonesia mendapatkan keuntungan tidak hanya dari sisi ekonomi pemberdayaan kelautan tetapi juga kepentingan keamanan

maritimnya dapat dicapai. Untuk jangka panjang, strategi ini dinilai akan berjalan efektif dan efisien untuk mencapai kepentingan nasional. Kebijakan pembangunan sektor keamanan tersebut diarahkan menuju pengembangan perekonomian maritim yang terintegrasi dengan pembangunan daerah timur Indonesia.

Melalui integrasi ini, diharapkan pembangunan maritim pada akhirnya membantu peningkatan pada aktivitas perekonomian yang berkembang di wilayah darat Indonesia (Paskarina, 2014). Indonesia selain membangun kapasitas pengelolaan maritim secara mandiri juga harus mencari kemitraan dengan negara lain yang terlibat dalam penangkapan ikan ilegal. Langkah pertama yang dilakukan adalah skema kerja sama bilateral.

Pada April 2015, Thailand dan Indonesia bersama-sama mengumumkan pembentukan kelompok kerja untuk menangani praktik penangkapan ikan secara ilegal. Kerja sama ini perlu disempurnakan dan dilanjutkan dalam jangka panjang agar lebih efektif. Langkah yang juga penting dilakukan adalah kerja sama perikanan dalam agenda ASEAN. Guna mengatasi persoalan tersebut beberapa kerja sama keamanan maritim regional dilakukan seperti *ASEAN-US Meeting on Anti-Piracy and Counter-Terrorism*, *ASEAN Maritime Forum*, *ASEAN-Japan Maritime Port and Transport Security*. Selain itu kerja sama antarkawasan juga telah dilakukan seperti *ASEAN-EU Experts Meeting on Maritime Security*. Ini adalah kesempatan untuk mengatasi permasalahan di balik penangkapan ikan ilegal dan permasalahan keamanan secara lebih luas karena melibatkan organisasi kawasan (Juntilla, 2014).

Isu keamanan menjadi hal penting yang turut menguatkan kembalinya wacana negara maritim. Tidak tergalinya potensi maritim secara ekonomi menegaskan bahwa infrastruktur pertahanan maritim Indonesia sangat lemah. Perubahan global memandang pentingnya jalur perdagangan maritim maka isu keamanan menjadi penting bagi Indonesia tidak hanya untuk mempertahankan kedaulatannya di laut saja tetapi juga memberikan jaminan keamanan bagi kapal-kapal logistik internasional yang melewati perairan Indonesia.

Kondisi ini membangkitkan kesadaran bahwa masih terdapat banyak anomali dalam kebijakan pertahanan Indonesia yang selama ini terlalu berorientasi pada penguatan sistem militer di darat saja dan mengesampingkan pengembangan postur kebijakan maritim. Padahal bentuk wilayah Indonesia adalah negara kepulauan dan memiliki banyak selat strategis dalam pelayaran internasional (Paskarina, 2016).

Pada waktu Indonesia dipimpin oleh presiden Susilo Bambang Yudhoyono, permasalahan maritim menghadapi beberapa tantangan, seperti sumber daya yang terbatas, infrastruktur yang kurang lengkap dan fasilitas penelitian pertahanan yang sangat minim. Akibatnya, modernisasi peralatan angkatan laut yang berteknologi tinggi sangat sulit untuk dikembangkan. Pada masa Jokowi, salah satu pilihannya adalah menarik investasi asing masuk ke Indonesia untuk membiayai kebutuhan industry pertahanan dan infrastruktur maritim. Pemerintah Indonesia selama ini hanya mampu mendanai sekitar 30% dari keseluruhan biaya infrastruktur yang dibutuhkan. Untuk 70% dana lainnya, pemerintah melakukan pembiayaan dengan bantuan investasi swasta atau lembaga keuangan internasional (Percival, 2015).

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 logistic 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 territorial 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*

BAB V

P E N U T U P

5.1. Kesimpulan

Implementasi kebijakan politik poros maritim yang digagas oleh presiden Joko Widodo dan diimplementasikan untuk mengoptimalkan seluruh potensi di wilayah laut Indonesia dapat meningkatkan integritas nasional dan internasional Indonesia, sebagai berikut:

Pertama, implementasi kebijakan politik poros maritim merupakan pemahaman tentang wilayah maritim Indonesia seluas 6 juta km², garis pantai sepanjang 95.181 km, dan memiliki beragam jenis sumberdaya alam di lautan. Oleh karena itu, sangat tepat apabila pembangunan nasional diarahkan pada infrastruktur dan konektivitas dalam pemanfaatan laut seluruh potensi di wilayah maritim Indonesia.

Kedua, implementasi kebijakan dalam pilar poros maritim bidang pembangunan nasional dengan sumber daya industri maritim harus secara berkesinambungan. Di bidang politik, ada implementasi kebijakan pembentukan Kementerian Koordinator Kemaritiman dan Sumberdaya dan pembentukan Satuan Tugas Pemberantasan *Illegal Fishing*. Di bidang ekonomi ada implementasi kebijakan Tol Laut, dengan pengembangan kapal-kapal nelayan, pembangunan dan pengembangan pelabuhan, pembangunan Pusat Logistik Berikat (PLB), pengembangan industri galangan kapal. Kemudian ada kebijakan implementasi investasi asing industri perikanan dan kebijakan implementasi percepatan waktu bongkar muat (*dwelling time*) di pelabuhan, dengan memperbanyak jalur hijau barang, meningkatkan biaya denda, kereta api pelabuhan, meningkatkan sistem teknologi informasi, penambahan kapasitas *crane* (alat derek), dan penyederhanaan peraturan perizinan, serta pemberantasan mafia di pelabuhan. Di bidang sosial budaya ada kebijakan pengembangan pariwisata bahari dan pengembangan pendidikan maritim. Di bidang pertahanan dan keamanan (hankam) ada kebijakan pembentukan Badan

Keamanan Laut (Bakamla), pengembangan dan pertahanan alutsista TNI Angkatan Laut, dan pengembangan alutsista TNI Angkatan Udara harus terjadi sinergisitas mutlak diperlukan.

Ketiga, tantangan implementasi kebijakan poros maritim terdiri dari sistem teknologi, informasi dan navigasi, sarana dan prasarana, sumberdaya manusia, dan kondisi maritim Indonesia masih sangat terbatas dengan penguasaan luas wilayah.

Sumber daya alam perikanan merupakan salah satu potensi unggulan perairan Indonesia. Sumber daya perikanan terbagi ke dalam dua kelompok besar yaitu tangkap dan budidaya. Perairan laut nusantara dibagi ke dalam Wilayah Pengelolaan Perikanan (WPP) sesuai karakteristik sumber daya ikan yang terdapat di dalamnya, dan karakteristik biofisik dinamika laut yang menunjang perikanan.

Indonesia merupakan salah satu negara produsen perikanan utama di dunia. Pada tahun 2014 untuk perikanan tangkap, Indonesia menempati urutan kedua dengan volume 6,48 juta ton atau menyumbang 7,38% perikanan tangkap di dunia (FAO, of Fisheries and Aquaculture 2016), dengan komoditas utama Tuna, Tongkol, Cikalang dan Udang. Provinsi yang merupakan produsen perikanan tangkap yang terbesar adalah Maluku, Jawa Timur dan Sumatera Utara. Sementara itu produksi perikanan budidaya pada tahun 2014 mencapai 14,5 juta ton dengan komoditas utamanya adalah produk rumput laut (70%).

Indonesia merupakan produsen terbesar kedua di dunia untuk komoditas rumput laut dengan volume 10,08 juta ton, dan terbesar ketiga di dunia untuk komoditas ikan dengan volume 4,28 juta ton (FAO, of Fisheries and Aquaculture 2016). Pengembangan usaha perikanan budi daya laut dan payau masih terkendala oleh ketersediaan benih unggul dan tahan penyakit serta ketergantungan terhadap bahan baku impor untuk pakan. Selanjutnya, pertumbuhan PDB subsektor perikanan pada tahun 2015 mencapai angka 8,37%, melebihi angka pertumbuhan sektor pertanian, dengan kontribusi utama berasal dari PDB perikanan budi daya.

Tantangan utama yang dihadapi ke depan menjaga sumber laut di kepulauan Natuna Utara dan laut Arafura adalah sumber terbesar

perikanan laut yang terkait pengelolaan WPP dan tantangan peningkatan daya saing produk untuk mewujudkan perikanan yang berkelanjutan. Restrukturisasi armada adalah kebutuhan yang penting untuk meningkatkan kemampuan jelajah armada tangkap yang didominasi oleh kapal penangkap ikan berukuran kecil. Pada tahun 2014, lebih dari 600 ribu unit kapal ikan atau lebih dari 99% total armada penangkapan ikan Indonesia beroperasi di perairan laut teritorial. Sementara di ZEE Indonesia ikan, jumlahnya kurang dari 1% total armada. Selanjutnya, terdapat 816 pelabuhan perikanan yang operasional, sekitar 70% diantaranya berada di Kawasan Barat Indonesia dan sekitar 30% di Kawasan Timur Indonesia. Selain itu terdapat sekitar 60 ribu Unit Pengolahan Ikan (UPI), dimana hampir 70% diantaranya berada di Pulau Jawa dan Sumatera (KKP, 2015). Tantangan lainnya adalah restrukturisasi armada perikanan tangkap, memperbaiki manajemen dan infrastruktur pelabuhan perikanan menuju standar dunia serta meningkatkan daya saing dan produktivitas industri perikanan di pasar global. Selain itu, diperlukan pembangunan Sistem Logistik Ikan Nasional (SLIN) yang mampu menjamin ketersediaan pasokan komoditas ikan kepada konsumen (domestik/luar negeri) secara tepat waktu, tepat kualitas, tepat harga, dan tepat kuantitas.

Lautan Indonesia sangat kaya akan sumber daya alam dan mineral dasar laut. Sumber daya migas dan mineral adalah sumber daya alam yang tidak dapat diperbaharui sehingga memerlukan pengelolaan yang tepat supaya manfaatnya optimal dan berkelanjutan. Menurut data yang diolah BPPT, dari 60 cekungan minyak yang ada di Indonesia, hampir 70% atau sekitar 40 cekungan terdapat di laut yang berpotensi menghasilkan 106,2 miliar barel setara minyak. Dari jumlah tersebut diperkirakan 57,3 miliar barel terkandung di lepas pantai, termasuk sekitar 32,8 miliar barel diantaranya terdapat di laut dalam.

Saat ini 91% aktivitas perkembangan berada di wilayah Indonesia Bagian barat dan hanya 9% yang berada di wilayah Indonesia bagian Timur. Dari 317 wilayah kerja migas se-Indonesia, 115 wilayah kerja diantaranya atau sekitar 36,3% merupakan wilayah kerja offshore. Hal tersebut salah satunya disebabkan oleh tingginya biaya eksplorasi

pertambangan di laut dan rendahnya penguasaan teknologi offshore. Di samping itu, telah terjadi pergeseran dari eksplorasi minyak kepada gas alam bawah laut.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang 70% wilayahnya merupakan lautan. Salah satu potensi laut yang dapat dikembangkan adalah energi laut, terdiri atas empat jenis yaitu : (1) energi gelombang (wave power); (2) energi pasang surut (tidal power); (3) energi arus laut (current power); (4) energi panas laut (ocean thermal energy conversion/OTEC).

Wisata bahari menjadi salah satu andalan pembangunan perekonomian berbasis kelautan. Tingginya minat wisatawan untuk dapat menikmati pariwisata bahari didasarkan pada keunikan kondisi alam laut dan budaya pesisir yang ada di Indonesia. Daya tarik wisata budaya terutama adalah kebudayaan masyarakat pesisir yang khas dari berbagai suku bangsa dan keragaman budaya. Tantangan yang dihadapi dalam pembangunan wisata bahari adalah masih terbatasnya infrastruktur, fasilitas pendukung dan promosi, baik secara kuantitas maupun kualitas. Infrastruktur utama yang paling penting dalam pengembangan pariwisata berbasis kelautan adalah pengembangan aksesibilitas. Kawasan wisata berbasis kelautan sebagian besar berada di wilayah yang sulit dijangkau dan memiliki aksesibilitas yang terbatas tanpa alternatif pilihan transportasi yang memadai. Beberapa faktor lainnya yang menjadi tantangan pengembangan antara lain lemahnya kebijakan dan regulasi, keberlanjutan lingkungan, aspek kesehatan dan sanitasi, kurangnya sumber daya manusia/tenaga terampil dan terlatih, serta rendahnya kemampuan pengelolaan/manajemen wisata bahari.

Dalam pertemuan East Asia Summit, November 2014 Presiden Jokowi mengemukakan gagasannya untuk menjadikan Indonesia sebagai Global Maritime fulcrum (GMF) yang memusatkan pada pembangunan kembali “the country’s maritime culture as well as expanding its economy”. GMF yang dikemukakan oleh Presiden Jokowi memusatkan pada lima kawasan utama : “maritime culture; maritime resources; archipelagic culture; maritime diplomacy; and naval development”.

Tujuan utamanya implementasi kebijakan poros maritim adalah meningkatkan konektivitas maritime dan infrastruktur dengan memkonstruksi “sea highways” twenty four deep sea hightways, twenty four deep sea ports, and logistical networks”. Disamping itu juga Jokowi berusaha memfasilitasi pembangunan ekonomi melalui “indegenuous tourism, shipping, and fishing industries”.

Disamping itu, Jokowi juga berusaha mempertahankan dan mengatur sumber-sumber laut untuk mendukung keamanan makanan (food security) pada pada jalur persilangan-jalan Samudera Indian dan Samudera Pasifik. Lokasi strategis ini membentuk “the cornerstone of Presiden Widodo’s GMF visio”.

Usaha-usaha Presiden sebelumnya ternyata mengalami kegagalan dengan paket ekonomi. Kegagalan disebabkan ancaman-ancaman internal. Jokowi pada dasarnya lebih liberal dari visi-visi pendahulunya seperti Trisakti Soekarno. Tetapi visi global maritime fulcrum bukan suatu yang baru. Tetapi pendekatannya lebih “assertive, nationalistik dan selfrentred”. Doktrin Jokowi pada dasarnya juga sama dengan doktrin-doktrin yang lama. Doktrin Jokowi dapat dilihat sebagai kesinambungan dari yang lama. Salah satu kesinambungan yang dari keamanan laut sejak dibentuk Bakorkamla pada tahun 1972 dimasa orde baru. Kemudian Presiden SBY kembali menghidupkan Bakorkamla pada tahun 2005.

Presiden Jokowi dalam visi-misinya menekankan pada proyeksi Indonesia menjadi “indo-pacific power” yang menekankan pada saling berhubungan antara Samudera Pasifik dan Samudera India atau PACINDO sebagai panggung utama kebijakan laur negeri Indonesia. Visi ini mengikuti mantan menteri luar negeri Natalegawa “Pacific-Indopacific, dan USA’s Indo-Asia Pasific. Natalegawa menekankan pada “ triangular (space) spanning two oceans, the Pasific and Indian Oceans,...”. Pandangan ini juga dikemukakan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 2012 di Shangrila Dialogue.

Salah satu terobosan dari kebijakan politik Poros maritim dengan adanya “Pasific and Indian Ocean (Pacindo) dalam konfiguritas geografi Indonesia menggansir kesatuan Indonesia. Oleh karena itu, Indonesia terus berjuang untuk mempertahankan

kesatuannya. Inti dari GMF adalah “to reassert the age-old of the GMF”. Secara jelas Presiden Joko Widodo menilai laut-laut yang mengelilingi Indonesia adalah sebagai potensi ekonomi dari pada “natural disadvantage”. Ide atau gagasan mewujudkan poros maritim Jokowi sama dengan Perdana Djuanda yang melihat bahwa “the economic development of Indonesia can come about only if the marine resources are properly managed”.

Pendapat Saha yang menyatakan visi Jokowi adalah seperti “old wine in a new wine”. Dalam arti sama saja. Dalam bulan Januari 2015 Menteri Luar Negeri Retno Marsudi menetapkan tiga prioritas politik luar negeri Indonesia ; ¹. Maintaining Indonesia’s sovereignty, enhancing the ² protection of Indonesiab citizens, and ³ intensifying economic diplomacy, sebagai “What New”, apa yang baru dari poros maritim.

Dalam membahas perlindungan sumber-sumber daya laut (Saha) melihat bahwa negara-negara tetangga Indonesia “coming out of its shell, and beginning to use hard power”. Salah satunya adalah pembentukan BAKAMLA dibawah Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamananan (Menkopolhukam).

Kebijakan Poros Maritim bila berhasil akan membawa Indonesia menjadi negara Maritim yang kuat. Namun bila kurang dicermati kebijakan ini justru membuka peluang permasalahan politik luar negeri yang rumit, karena kepentingan ekonomi dan politik negara-negara besar seperti China, Russia, Amerika Serikat dan Jepang, ditambah dengan dinamika ASEAN yang terletak di pusat Asia Pasifik

Dalam pembangunan pilar-pilar poros maritim perlu dicermati :

1. Bergesernya budaya Maritim dari tradisional ke budaya moderen yang syarat Teknologi. Ketidak berdayaan menguasai Teknologi akan memperbesar ketergantungan pada pihak penguasa Teknologi.
2. Infrastruktur dan Konektivitas yang terbatas biaya anggaran,serta kurang memperhatikan nelayan tradisional yang sudah ada, akan kurang mendapat dukungan masyarakat nelayan/ masyarakat pesisir apalagi kalau keberadaan mereka merasa tergesur.

3. Sumber Daya dengan Industri Maritim yang memerlukan investasi besar menuai resiko yang tinggi sehingga perlu diperhitungkan keberlanjutannya jangan sampai kandas di tengah jalan.
4. Diplomasi Maritim memerlukan pemikiran lebih lanjut dalam memperjuangkan pengakuan UNCLOS dan penyelesaian wilayah perbatasan dengan negara tetangga.
5. Keamanan Maritim tidak saja menyangkut pertahanan yang memerlukan kekuatan AL memadai, tapi juga sekuriti terkait dengan penegakan hukum di laut. Tumpang tindih kewenangan perlu diatur sehingga terjadi sinergi antar lembaga yang memiliki kewenangan atas laut.

Sebagai kesimpulan dapat dikemukakan perlunya memahami permasalahan kelautan dengan segala perangkat peraturannya, tidak perlu kuatir akan adanya tumpang tindih, karena justru wewenang yang kelihatannya tumpang tindih dapat menjadikan berkembangnya sinergi lembaga-lembaga terkait, selama ada pembagian batas kewenangan. Dalam penegakan hukum misalnya ada pembagian kewenangan Polri sebagai penyidik, Kejaksaan sebagai penuntut umum, dan kehakiman sebagai pemutus perkara, Kementerian Hukum dan HAM penyedia LAPAS .

Begitu pula perlu segera dilakukan pembagian kewenangan di laut antara kepolisian, TNI AL, BAKAMLA, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kantor Bea dan Cukai, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Pariwisata dan Otonomi Daerah. Tidaklah mungkin membuat suatu kesatuan lembaga otoritas seperti Otoritas Batam, karena keamanan laut mempunyai dua sisi keamanan yaitu penegakan hukum oleh Polisi dan perangkat pengak hukum lainnya, dan penegakan kedaulatan oleh TNI yang sisinya berbeda.

5.2. Saran

- (1) Defisit neraca jasa perlu segera diatasi sehingga jargon-jargon tentang hebatnya sumber ekonomi laut untuk mengurus kekayaan laut yang justru merugikan negara . Penyumbang terbesar defisit neraca jasa dari sektor jasa pelayaran laut

- sebagian besar masih menggunakan armada asing., armada domestik juga masih menggunakan kapal buatan asing, besarnya sewa kapal asing dan leasing kapal impor yang tinggi menyumbang defisit neraca jasa
- (2) Perlu segera menginventarisir kebijakan pemerintah yang belum sinkron . Segera meningkatkan kebijakan cabotage yang tidak hanya mewajibkan penggunaan bendera Indonesia , awak kapal Indonesia , tetapi juga kapal domestik
 - (3) Perlu ditinjau persaingan harga kapal buatan sendiri yang butuh waktu lama dan harga relatif mahal, dengan kapal bekas yang murah. . Apakah refurbishment kapal-kapal bekas dapat menyelesaikan problema penyediaan kapal yang diperlukan secara lebih bersaing?
 - (4) Perlu dikaji, apakah kebijakan Satu Peta Maritim memberikan solusi yang sepadan.
 - (5) Agar mudah mendapatkan masukan baik dari para ahli maupun pejabat pemerintah, perlu dikembangkan Pusat Data Maritim Neraca jasa.

5.3. Temuan Penelitian

1. Presiden Joko Widodo, sebagai kepala negara atau lebih tepatnya pemerintahan akan mengasumsi hampir sama dengan individual rasional yang mempunyai nilai (atau biaya perhitungan), maksud, dan menggunakan alat untuk memerintah. Aktor ini kemudian mengumpulkan pilihan, informasi, resiko berat, yang kemudian memilih dan membuat rencana dari setiap aksi sebagai salah satu cara melihat apa yang akan terjadi dan apa saja keuntungannya. Inilah yang dilakukan Joko Widodo dalam mengimplementasikan kebijakan politik poros maritim.
2. Kebijakan Politik Poros Maritim merupakan tonggak sejarah sejak Deklarasi Juanda, UNCLOS, Wawasan Nusantara, Benua Maritim, Hari Nusantara tentang Kelautan, Titik berangkat dari kebijakan adalah untuk menghilangkan disparitas khususnya

bidang ekonomi yang mengimplementasikan kesatuan wilayah dalam wawasan nuantara.

5.4. Implikasi Terhadap Teori

Penjelasan teori dari Model I dari Graham Allison. Penjelasan Model I tersebut sebagai berikut. Allison dalam *Essence Of Decision* mengemukakan tiga model untuk memahami kebijakan politik suatu negara yaitu Model I : *The Rational Actor*. Model II : *Organizational Process*, dan Model III : *Governmental Politics*. Pemahaman kebijakan politik suatu negara dalam konteks model yang ditawarkan oleh Graham Allison berlaku umum.

Dalam arti adalah bahwa ketiga model tersebut dapat menjelaskan suatu keputusan politik dan kebijakan yang dibuat oleh suatu negara dalam menghadapi situasi kawasan regional dan internasional. Diantara ketiga model tersebut Model I atau *The Rational Model* adalah lebih umum.⁶⁸

Konsep-konsep dari model-model tindakan rasional adalah :

(1) Goals And Objectives

Tujuan-tujuan dan objektif-objektif dari individu (*agent*) ditranslasikan dalam "*payoff*" atau "*utility*" dari suatu tatanan alternatif konsekuensi. Graham Allison dalam konteks ini menekankan bahwa pelaku atau agen memiliki apa yang disebutnya "*a payoff function*" berdasarkan pada perkiraan konsekuensi-konsekuensi yang mungkin muncul.

(2) Alternatives

Allison menekankan bahwa agen-agen yang rasional harus memilih alternatif-alternatif yang ada dalam suatu situasi tertentu. Allison menekankan bahwa tindakan-tindakan alternatif bukan suatu tindakan yang sederhana. Tetapi "... *specification of a course of action must be sufficiently precise*".

⁶⁸ Graham T. Allison, *Essence of Decision: Explaining the Cuban Missile Crisis*, Harvard University, Little Brown and Company, Boston, 1971.

1. *Consequences*

Tiap-tiap alternatif menurut Allison "... is attached a set of consequences or outcomes of choices that will ensue if the particular alternatives is chosen".

2. *Choices*

Pilihan yang rasional menurut Allison adalah "that alternative whose consequences rank highest in the decision maker's payoff function".

Paradigma aktor rasional menurut Allison adalah sebagai berikut:

1. *Basic Unit of Analysis: Governmental Action as Choice.*
2. *Organizing Concepts: A. National Actor, B. The Problem. C. Static Selection. D. Actions as Rational Choice : 1) Goals and Objectives, 2) Options, 3) Consequences, 4) Choice.*
3. *Dominant Inference Pattern.*
4. *General Proposition*

(3) Tiga Model Pembuatan Keputusan

Teoretisi hubungan internasional yang mempelajari politik luar negeri, yaitu Graham T. Allison, mengajukan tiga model untuk mendeskripsikan proses pembuatan keputusan politik luar negeri. Dalam studinya itu kasus yang dipakainya terutama adalah krisis nuklir Kuba antara Amerika Serikat – UniSoviet. Berikut ini adalah ringkasannya.⁶⁹

Model I : Aktor Rasional

Dalam model ini, Kebijakan politik presiden Joko Widodo dalam konteks dengan implementasi politik Iuar negeri dipandang sebagai akibat dari tindakan-tindakan aktor rasional, terutama suatu pemerintah yang monolit, yang dilakukan dengan sengaja untuk mencapai suatu tujuan nasional. Pembuatan kebijakan dan keputusan politik luar negeri digambarkan sebagai suatu proses intelektual. Perilaku pemerintah dianalogikan dengan perilaku individu yang

⁶⁹ Graham T Allison, *Essence of Decision* (Little, Brown, 1971); "Conceptual Model's and the Cuban Misile Crisis", *American Political Science Review* (September 1969); dan Allison dan Morton Halperin, "Bureaucratic Politics: A Paradigm and Some Policy Implication", *World Politics*, Vol. 24 (1972).

bernalar dan terkoordinasi. Dalam analogi ini, individu itu – melalui serangkaian tahap-tahap intelektual, dengan menerapkan penalaran yang sungguh-sungguh – berusaha menetapkan pilihan atas alternatif-alternatif yang ada dalam hubungan dengan kebijakan. Jadi, unit analisa model pembuatan keputusan ini adalah pilihan-pilihan yang diambil oleh pemerintah tentang kebijakan politik poros maritim.

Dengan demikian, analis politik harus memusatkan perhatian pada penelaahan kepentingan nasional dan tujuan nasional, terutama tentang gagasan poros maritim dengan visi yang ingin dibangun, sebagai doktrin kelautan, kekuatan dan strategi maritim dari suatu bangsa, alternatif-alternatif haluan kebijaksanaan yang bisa diambil oleh pemerintahnya, dan perhitungan untung-rugi atas masing-masing alternatif itu. Seorang analis dianggap sudah bisa menjelaskan suatu politik luar negeri kalau ia bisa menunjukkan bahwa kebijaksanaan yang sedang dipelajarinya itu merupakan pilihan yang layak mengingat tujuan-tujuan strategis dari bangsa yang bersangkutan.

Dalam model ini digambarkan bahwa dalam melakukan pilihan atas alternatif-alternatif itu, para pembuat keputusan menggunakan kriteria "optimalisasi hasil". Para pembuat keputusan itu digambarkan sebagai selalu siap untuk melakukan perubahan atau penyesuaian dalam kebijaksanaannya. Mereka juga diasumsikan bisa memperoleh informasi yang cukup banyak sehingga bisa melakukan penelusuran tuntas terhadap semua alternatif kebijaksanaan yang mungkin dilakukan dan semua sumber-sumber yang bisa dipakai untuk mencapai tujuan yang mereka tetapkan.

Model ini sangat terkenal terutama karena asumsi rasionalitas yang dikandungnya. Dalam model itu para pembuat keputusan dianggap rasional dan kita umumnya memang cenderung berpikir bahwa keputusan (terutama yang menyangkut politik luar negeri) dibuat secara rasional. Karena itulah, menurut Allison, model ini paling sering diterapkan untuk mendeskripsikan dan menjelaskan politik luar negeri. Memang, kalau kita mencoba menganalisa dan menjelaskan mengapa para pembuat keputusan di negeri lain itu melakukan sesuatu, maka cara paling mudah adalah berasumsi bahwa mereka rasional dan kemudian kita menempatkan diri kita dalam posisi mereka. Dalam

keadaan ini kita mencoba untuk mengetahui apa kira-kira tujuan mereka dengan melakukan tindakan tertentu itu. Dalam hal ini kita juga berasumsi bahwa pemerintah negara lain itu monolit, tidak terpecah belah, dan bahwa kejadian penting pasti disebabkan oleh sesuatu yang penting juga.

Asumsi-asumsi tentang perilaku pemerintah yang monolit, perilaku menetapkan pilihan secara rasional dan bertujuan jelas itu dan asumsi tentang tersedianya informasi yang cukup dikritik oleh Allison karena tidak sesuai dengan kenyataan yang terjadi. Asumsi-asumsi itu mengabaikan fakta bahwa para pembuat keputusan itu adalah manusia yang bisa membuat kesalahan dan yang selalu menghadapi berbagai kendala eksternal dari birokrasinya sendiri, dari berbagai kelompok kepentingan, opini publik dan sebagainya. Terutama dalam sistem demokrasi, politik luar negeri tidak pernah bisa terlepas dari tuntutan politik dalam negeri. Kelemahan-kelemahan model dan ketidaktepatan gambaran yang ditunjukkannya ini hendak diperbaiki oleh Allison dengan mengajukan dua model lain, yaitu model "proses organisasi" dan "politik birokratis".

Model II: Proses Organisasi

Model ini menggambarkan politik luar negeri sebagai hasil kerja suatu organisasi besar yang berfungsi menurut suatu pola perilaku. Pembuatan keputusan politik luar negeri bukanlah semata-mata proses intelektual, tetapi lebih merupakan proses mekanis. Yaitu, pembuatan keputusan dilakukan dengan secara mekanis merujuk pada keputusan-keputusan yang telah dibuat di masa lalu, pada preseden, prosedur rutin yang berlaku, atau pada peran yang ditetapkan bagi unit birokrasi itu. Inilah pola perilaku yang disebut prosedur kerja baku (*standard operating procedure*).

Di sini digambarkan bahwa semua organisasi pemerintahan memiliki catatan tentang perilakunya di masa lalu yang selalu bisa ditengok dan diulang kembali. Organisasi itu pada dasarnya juga bersifat konservatif dan jarang yang mau mencoba-coba sesuatu yang baru; umumnya cukup senang dengan perubahan-perubahan kecil dan inkremental saja terhadap keputusan dan perilakunya di masa lalu.

Salah satu cara mengurangi kompleksitas dan ketidakpastian masalah yang dihadapi adalah dengan melakukan tindakan seperti tindakan-tindakan yang telah dilakukan sebelumnya. Organisasi juga cenderung memiliki pedoman, buku petunjuk atau semacam itu yang berisi petunjuk tentang bagaimana organisasi seharusnya menyelesaikan persoalan. Seperti ditulis oleh Allison ketika ia membahas Model Proses Organisasi ini, apa yang akan terjadi pada suatu waktu bisa diramalkan dengan melihat apa yang telah terjadi pada waktu sebelumnya.

Untuk menyimpulkan pembahasan di atas bisa dikatakan bahwa pada dasarnya model ini mengajukan tiga proposisi:

Pertama, suatu pemerintahan terdiri dari sekumpulan organisasi-organisasi yang secara longgar bersekutu dalam struktur hubungan yang mirip struktur feodal.

Kedua, keputusan dan perilaku pemerintah bukanlah hasil dari proses penetapan pilihan secara rasional, tetapi sebagai output atau hasil kerja organisasi-organisasi besar yang bekerja menurut suatu pola perilaku baku. *Ketiga*, setiap organisasi, yang memiliki prosedur kerja baku dan program, serta bekerja secara rutin, umumnya akan berperilaku sama seperti perilakunya di masa sebelumnya. Proses yang semi-mekanistik ini mempengaruhi keputusan yang dibuat maupun penerapan keputusan itu.

Studi kebijakan luar negeri menurut model ini harus diarahkan untuk menelaah unit analisis berupa output organisasi pemerintahan. Untuk menjelaskan perilaku politik luar negeri suatu negara menurut model ini, kita harus mengidentifikasi lembaga-lembaga pemerintah mana yang terlibat dan menunjukkan pola-pola perilaku organisasional yang melahirkan tindakan politik luar negeri itu.

Model III : Politik-Birokratis

Dalam model ini politik luar negeri dipandang bukan sebagai hasil dari proses intelektual yang menghubungkan tujuan dan sarana secara rasional. Politik luar negeri adalah hasil dari proses interaksi, penyesuaian diri dan perpolitikan di antara berbagai aktor dan

organisasi. Hal ini melibatkan berbagai permainan tawar-menawar (*bargaining games*) di antara pemain-pemain dalam birokrasi dan arena politik nasional. Dengan kata lain, pembuatan keputusan politik luar negeri adalah proses sosial, bukan proses intelektual.

Kalau proses pembuatan keputusan menurut Model I adalah proses intelektual, dan menurut Model II adalah proses mekanis, maka menurut Model III proses pembuatan keputusan adalah proses politik. Politik luar negeri muncul dari proses politik normal berupa tawar-menawar, kompromi, penyesuaian diri, dan sebagainya. Inilah inti "proses sosial" pembuatan keputusan. Sebagai analogi bisa dikatakan bahwa dalam Model I yang berperan adalah "manusia ekonomi" yang rasional, sedang dalam Model III yang berperan adalah suatu proses sosial, yaitu mekanisme pasar.

Perilaku itu adalah hasil dari "permainan politik" dalam membuat keputusan dan dalam menerapkan keputusan itu. Karena itu seringkali yang terjadi tampak tidak sesuai dengan tujuan yang seharusnya dikejar oleh pemerintah.

Karena Model III ini menekankan *bargaining games* sebagai penentu perilaku politik luar negeri, maka dalam mempelajari proses pembuatan keputusan politik luar negeri kita harus memperoleh informasi tentang persepsi, motivasi, posisi, kekuasaan dan manouver dari pemain-pemain yang terlibat di dalamnya. Jadi, harus tahu : 1. "Siapa yang ikut bermain?"; atau "Kepentingan atau perilaku siapa yang punya pengaruh penting pada keputusan dan tindakan pemerintah?"; 2. "Apa yang menentukan sikap masing-masing pemain itu?" atau "Apa yang menentukan persepsi dan kepentingan yang mendasari sikapnya itu?"; 3. "Bagaimana sikap-sikap para pemain itu diintegrasikan sehingga menghasilkan keputusan dan tindakan pemerintah?"

Dengan demikian, unit analisa dalam Model III adalah tindakan pejabat-pejabat pemerintahan dalam rangka menerapkan wewenang pemerintah yang bisa dirasakan oleh mereka yang ada di luarnya.

(4) Teori dan Model (Graham Alisson)

Teori State Actor Rational

Hal yang penting untuk diperhatikan sebagai pengkaji ilmu politik dan hubungan internasional adalah bahwa, masing-masing tingkat analisa menuntun kita " untuk melihat hal-hal yang berbeda, sehingga kita aris menyadari adanya perbedaan di antara tingkat-tingkat analisis dalam suatu perspektif.

Sementara itu, juga banyak contoh teori yang mewakili analisis pada tingkat yang lain. Kajian tentang integrasi regional oleh Ernst Haas dan Joseph Nye, dan tentang aliansi mewakili tingkat analisa multi-negara. Karyatentang *bureucratic politics* dalam proses pembuatan keputusan politik luar negeri oleh Graham Allison merupakan contoh bagus analisa pada tingkat kelompok, seperti birokrasi, kelompok kepentingan, dan sebagainya.⁷⁰ Akhirnya, contohtentang analisapadatingkat individu adalah karya para ahli sejarah diplomasi atau pendukung pendekatan "psikopolitik." Kedua pendekatan "reduksionis" ini memiliki kesamaan, yaitu sama-sama mendasarkan pada asumsi bahwa negara sebenarnya tidak bisa menetapkan politik luar negeri, tetapi para individu pembuat keputusanlah yang melakukan itu. Merekalah yang mendefinisikan tujuan, memilih alteniatif tindakan untuk mencapai dan memanfaatkan kemampuan nasional untuk mencapai tujuan itu atas nama negara. Karena itu yang perlu dipelajari adalah ideologi, motivasi, ideal, persepsi, nilai, sikap, perilaku atau kebiasaan para individu yang berwenang untuk membuat keputusan atasnamanegara.⁷¹

Tingkat analisa manakah yang paling tepat untuk dipakai? Tingkat analisa mana yang memberikan perspektif yang paling efektif untuk menjelaskan atau memahami hubungan internasional? Pendekatan yang lebih bermanfaat adalah yang memungkinkan kemajemukan, yaitu yang mengharuskan analis untuk menelaah suatu fenomena dari heberapa tingkat analisa dan kemudian menentukan

⁷⁰ Ernst Haas, *The Uniting of Europe: Political, Social and Economic Forces, 1950-1957* (Standford U.P, 1958); Joseph Nye, *Peace in Parts: Integration and Conflict in Regional Organization* (Little, Brown, 1971).

⁷¹ Henry Kissinger, *A World Restored* (Grosset & Dunlap, 1964).

tingkat analisa mana yang paling efektif menjelaskan fenomena itu. Misalnya, kita tidak bisa memahami politik luar negeri Amerika Serikat dengan baik kalau hanya mempelajari sikap atau nilai yang dianut menteri luar negerinya atau presidennya; juga tidak cukup hanya dengan mempelajari kebutuhan atau kepentingan ekonomi atau sosial negeri itu. Fungsi penerapan peraturan tidak hanya berarti pelaksanaan peraturan sebagai pedoman dan aturan berperilaku, tetapi pertama-tama juga berarti pembuatan perincian dan pedoman pelaksanaan peraturan, malahan dalam banyak hal justru harus memberikan penafsiran atas peraturan tersebut (yang biasanya dirumuskan secara umum oleh lembaga legislatif) sehingga mudah dipahami dan ditaati oleh para warga negara.

Dengan kata lain, fungsi penerapan peraturan tidak hanya meliputi pelaksanaan peraturan sebagai aturan berperilaku, tetapi jugamencakup pembuatan keputusan yang bersifat penjabaran. Struktur pemerintahan yang menyelenggarakan fungsi ini ialah pemerintah (eksekutif).

Yang dimaksud dengan pemerintah dalam negara yang menerapkan kabinet presidensial ialah presiden dan wakil presiden, para menteri dan birokrasi. Dalam sistem kabinet parlementer, yang dimaksud dengan pemerintah ialah perdana mentexi dan menteri-menteri dan birokrasi.

Tugas dan kewenangan kabinet (sistem parlementer dan presidensial) sudah dijelaskan sehingga yang perlu dijelaskan secara ringkas ialah birokrasi: Secara etimologis, birokrasi berasal dari kata "biro" (*bureau*) yang berarti' kantor ataupun dinas, dan kata "krasi" (*cracy, kratie*) yang berarti pemerintahan. Dengan demikian, birokrasi berarti dinas pemerintahan. Secara tipologik (tipe ideal), Max Weber mendeskripsikan sejumlah karakteristik birokrasi sepertiberikut.

Pertama, dalam organisasi ini terdapat pembagian kerja dengan spesialisasi peranan yang jelas. Pembagian kerja yang jelas dan terinci ini akan terbuka kesempatan untuk hanya merekrut para pegawai yang ahli dalam bidangnya dan memungkinkan masing-masing pegawai sebagaipihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan tugasnya.

Kedua, organisasi jabatan ini mengikuti prinsip hirarki. Artinya, jabatan yang lebih rendah berada dalam kontrol dan pengawasan jabatan yang lebih tinggi. Setiap pejabat dalam hirarki administrasi ini mempertanggungjawabkan kepada atasannya tidak saja setiap keputusan dan tindakan yang diambarnya sendiri, tetapi juga setiap keputusan dan tindakan yang diambil oleh bawahannya. Untuk dapat mempertanggungjawabkan tindakan bawahan, pejabat memiliki kewenangan untuk memberikan pengarahan kepada bawahan dan pejabat bawahan berkewajiban menaati pejabat atasan.

Ketiga, kegiatan organisasi jabatan ini dilakukan berdasarkan sistem aturan abstrak yang konsisten dan terdiri atas penerapan aturan-aturan ini ke dalam kasus-kasus yang khusus. Sistem standar ini dirancang untuk menjamin keseragaman tidak hanya dalam pelaksanaan setiap tugas, terlepas dari berapa pun jumlah personil yang terlibat di dalamnya, tetapi juga dalam koordinasi berbagai tugas. Aturan dan pengaturan yang eksplisit membatasi kewajiban masing-masing anggota organisasi dan hubungan-hubungan di antara mereka.

Keempat, setiap pejabat melaksanakan tugasnya dalam semangat dan hubungan yang formal dan impersonal, yakni tanpa perasaan benci atau simpati, dan karena itu tanpa afeksi atau antusiasme. Perilaku diskriminatif dan ketidakefisienan hanya dapat dihilangkan apabila pertimbangan-pertimbangan pribadi tidak dilibatkan dalam pelaksanaan tugas organisasi. Dalam hal ini, terdapat suatu kritik terhadap Weber, yaitu hubungan-hubungan informal yang berlangsung di antara anggotanya justru mendorong pelaksanaan kegiatan organisasi formal.

Kelima, setiap pegawai dalam organisasi ini direkrut menurut prinsip kualifikasi teknis (*merit system*), digaji dan dipensiun menurut pangkat dan kemampuan, dan dipromosikan menurut asas kesenioran atau kemampuan, atau keduanya. Prinsip-prinsip ini akan mendorong pengembangan kesetiaan kepada organisasi dan pengembangan semangat korps di antara para anggotanya. Hal-hal ini akan mendorong para pegawai untuk memajukan tujuan-tujuan organisasi.

Keenam, organisasi administrasi yang bertipe birokratis dari segi pandangan teknis murni cenderung lebih mampu mencapai tingkat

efisiensi yang lebih tinggi. Oleh karena itu, birokrasi mengatasi masalah unik organisasi. Artinya, memaksimalkan koordinasi dan pengendalian sehingga akan tercapai tidak hanya efisiensi organisasi, tetapi juga efisiensi produktif setiap pegawai.

Seluruh karakteristik birokrasi itu akan menghasilkan suatu birokrasi yang tidak hanya superior dalam efektivitas, yaitu skala yang besar, tetapi juga superior dalam efisiensi.

Di samping fungsi birokrasi yang positif (efektif dan efisien) seperti disebutkan di atas, Weber juga menyebutkan fungsi negatif dari birokrasi: *Pertama*, birokrasi cenderung memonopoli informasi sehingga pihak luar tidak dapat mengetahui atas dasar apa keputusan itu diambil.

Aktor rasional yang diasumsikan sebagai *Rational Decision Making Models* oleh Allison disebut sebagai model klasik dalam pembuatan kebijakan. Karena model ini mengasumsikan pembuat keputusan sebagai suatu individu yang dapat berpikir rasional untuk kepentingan nasional. Dimana ia akan bertindak rasional atau memaksimalkan kemampuannya untuk mencapai tujuan. Tujuan yang dimaksud adalah memaksimalkan hasil dan meminimalkan segala kerugian.

Menurut pemikiran Allison, model aktor rasional memiliki kelebihan sebagai berikut :

1. Proses pengambilan keputusan dapat dilakukan walaupun informasi yang dimiliki sedikit.
2. Dapat dilakukan dalam waktu yang singkat karena tidak berbelit-belit dan merupakan keputusan tunggal.
3. Cukup efisien karena tidak memakan biaya yang tidak terlalu besar. Sedangkan kelemahannya adalah :
 1. Model ini mengabaikan kenyataan bahwa pembuat kebijakan merupakan manusia yang bisa membuat kesalahan.
 2. Para pembuat kebijakan kadang masih terpengaruh oleh opini publik, desakan birokrasi dan ego individualis yang mengakibatkan tidak optimal dan objektifnya keputusan yang diambil.

Sedangkan yang dimaksud dengan Birokrasi Politik (*Bureaucratic Politics of Foreign Policy Decision Making*) merupakan

proses tawar - menawar antara pemerintah dengan agen pemerintah lainnya. Dimana proses tersebut merupakan proses saling mengemukakan alternatif untuk menetapkan kebijakan luar negeri.

Menurut Allison, terdapat dua elemen dalam politik birokrasi. Yaitu proses organisasi dan birokrasi (politik pemerintahan). Proses organisasi merupakan suatu pemerintah (*government*) yang berisi seperangkat organisasi. Dimana sebagian besar pekerjaan dalam organisasi-organisasi ini adalah pekerjaan rutin yang merujuk pada hasil keputusan sebelumnya dan terpaku pada *Standar Operating Procedure*. Birokrasi politik merupakan model yang memusatkan perhatian terutama pada individu-individu yang ada dalam pemerintahannya dan interaksi diantara mereka, sebagaimana penentuan tindakan suatu pemerintahan dalam politik internasional. Ide sentral politik birokrasi adalah keputusan-keputusan pemerintah merupakan hasil dari suatu elaborasi permainan politik.

Model politik birokrasi memiliki beberapa kelebihan, yaitu :

- a. Hasil proses dapat lebih rasional karena melibatkan banyak agen pemerintahan yang memiliki pemikiran dan paradigma yang berbeda sehingga dapat disimpulkan yang terbaik.
- b. Informasi yang dimiliki banyak, karena didapat dari banyak agen pemerintahan. Hal ini dapat memudahkan untuk mengambil keputusan yang terbaik.

Sedangkan kelemahan dari politik birokrasi ini adalah :

- a. Susahnya untuk menebak motivasi dan persepsi pemain dalam alternatif yang ditawarkan. Apakah alternatif ini memang menguntungkan untuk umum atau hanya untuk golongan.
- b. Kurang efisien dari segi waktu dan biaya karena harus melewati proses tawar-menawar dan birokrasi yang terkadang panjang dan berbelit-belit.
- c. Setiap agen dan pemain akan berusaha untuk memperjuangkan kepentingannya sendiri, sehingga tidak tertutup kemungkinan banyak pemain yang memilih jalur belakang seperti kolusi, korupsi dan nepotisme untuk bisa memaksimalkan keuntungan yang didapat agen atau individu tersebut.

Setelah melihat penjelasan di atas, dapat dilihat bahwa baik *Rational Decision Making* maupun politik birokratik masing-masing memiliki kelemahan dan kelebihan dalam penerapannya. Namun menurut saya, lebih memilih politik birokrasi yang terintegrasi dengan kebutuhan pemerintah, tanpa ada ketergantungan pada investasi dan modal asing.. Karena model ini lebih memungkinkan untuk menciptakan keputusan yang efektif dan efisien. Karena dalam prosesnya melibatkan banyak pihak yang memiliki cara pandang dan pemikiran yang berbeda-beda. Politik birokrasi ini juga lebih mudah untuk menghindari terjadinya pembuatan kebijakan yang bertujuan untuk menguntungkan sekelompok kepentingan dan sejumlah orang saja. Asalkan pemain dan agen-agen yang terlibat didalamnya bersih dan memandang masalah secara objektif dalam implementasi kebijakan.

Penulis dalam penelitian ini menemukan bahwa: Presiden Joko Widodo, sebagai kepala negara atau lebih tepatnya pemerintahan akan mengasumsi hampir sama dengan individual rasional yang mempunyai nilai (atau biaya perhitungan), maksud dan menggunakan alat untuk memerintah. Aktor ini kemudian mengumpulkan pilihan, informasi, resiko berat, yang kemudian memilih dan membuat rencana dari setiap aksi sebagai salah satu cara melihat apa yang akan terjadi dan apa saja keuntungannya. Inilah yang dilakukan Joko Widodo dalam mengimplementasikan kebijakan politik poros maritim.

Dibandingkan dengan teori Graham T. Allison: Aktor Rasional dalam hal ini adalah Joko Widodo juga memiliki visi dan misi ke masa depan yang memiliki perhitungan atau strategi poros maritim yang menguntungkan bangsa dan negara Indonesia. Dalam hal ini Graham T. Allison sendiri menyadari kelemahan ini (aktor Rasional), sehingga dia mengajukan model lainnya yaitu model proses organisasi dan politik birokrasi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Adisasmita, Rahardjo, *Pembangunan Ekonomi Maritim*, Penerbit Graha Ilmu, 2013, Yogyakarta

Agusta, Ivanovich, *Ketimpangan Wilayah dan Kebijakan Penanggulangan di Indonesia*, Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2014, Jakarta

Azas '*Negara Kepulauan*' itu secara resmi diputuskan dalam Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut (UNCLOS) pada 10 Desember 1982 yang diratifikasi RI Tahun 1985 (UU No. 17 Tahun 1985)

Allianz Global Corporate & Specialty. (2014), *Safety and Shipping Review* 2014, <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2014>.

Andi Arsana, I Made, *Batas Maritim Antar Negara*, UGM Press, 2007

Anggara, Sahya. *Kebijakan Publik*. Penerbit Pustaka Setia, 2014. Bandung

Burhanuddin, Andi Iqbal, *Mewujudkan Poros Maritim Dunia*, Penerbit Deepublish.

Buntoro, Kresno, *Nusantara dan Alki*, Penerbit Rajagrafindo Persada, 2017, Depok, Jawa Barat

Benz, A (1997). *Politicians als erklarende Variable in der politischen Theorie*. In A Benz & W. Seibel (eds), *Theorieentwicklung in*

- der Politikwissenschaftliche Zwischenbilanz (pp.3003-322).
Badan-Badan : Nomos.
- Cebulla, A. (2000). *The Final Instance-Unemployment Insurance Going Private? A Study Of a Future Social Security Scenario in The UK and Germany*. Innovation, 13,389-400
- C. Drake, *National Integration in Indonesia. Patterns and Policies* (Honolulu: University of Hawai Press, 1989).
- Cveswell. W. John, Research Design, *Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif dan Campuran*, Fourth Edition ; Sage Publication, Inc. 2014.
- Diposaptono, Suhandono, *Membangun Poros Maritim : Dalam Perspektif Tata Ruang Laut*, 2016, Penerbit KKP, Jakarta
- Djalal, Hasjim, M.A., *Indonesia dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982*, Jakarta, 2014.
- Djalal, Hasyim, *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim*, Penerbit Lembaga Laut Indonesia, 2009, Jakarta
- Dum, W. William, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Ed. Kedua, UGM Press, 1999.
- Dahuri, Rokmin, *Memuji Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*, Penerbit Roda Bahari, Nop. 2016, Bogor.
- Dan, Syamsumar, *Politik Kelautan*, Penerbit Bumi Aksara, 2010. Jakarta
- Dikutip dari *Seminar Nasional dan Sosialisasi Hukum Laut Kerjasama Kemenlu RI dan Fakultas Hukum UNHAS*, Ruang Senat UNHAS 18 Mei 2013.

- Easten, D (1965) *A Systems Analysis Of Political Life*. New York/London : John Wiley.
- Egner, B., Georgakis, N., Heinelt, H., Bartholoi, R.(2004). *Wohnngspolitik in Deutsdrland*. Darmstadt : Schader-Foundation
- EIA (2012), “*World Oil Transit Chokepoints U.S. Energy Information Administration*”, Agustus 22, <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>
- Fischer, Frank, Gerald J. Milles and Movas, Sidney, *Handbook Analisis Kebijakan Publik : Teori, Politik dan Metode*, Penerbit Nusa Media, 2014, Bandung.
- Firmansyah, *Marketing Politik : Antara Pemahaman dan Realitas*, Yayasan Oleh Indonesia, 2007, Jakarta
- F.W. Stapel, *Geschiedenis van Indonesi'e*, Joost van Vondel, Amsterdam, 1938
- Finn, D. (2000). Welfare to Work. *Journal of European Sociala Policy*, 10, 43-57.
- Graham T. Allison, *Essence of Decision: Explaining the Cuban Missile Crisis*, Harvard University, Little Brown and Company, Boston, 1971.
- Grindle, Merilees S, (ed). 1980. *Polities and Policy Implementing in Third World* : Baltimore : John Hopkins University Press.
- Grygiel, J.J. 2006. *Great Powers and Political Change*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

- Gearoid O, Tuathail, and Simon Dalby, 1998b, *Rethinking Geopolitics*, Routledge, New Fetter Lane, London EC4P 4EE
Simultaneously published in the USA and Canada.
- Hill, Michael and Peter Hupe, *Implementing Public Policy*, SAGE Publications, London, 2002.
- Hamid, Abd Rahman, *Sejarah Maritim Indonesia*, Penerbit Ombak, 2015, Yogyakarta
- Haus, M., Heinelt, H., & Stewart, M. (Eds) (2005). *Urban Governance and Democracy Leadership and Community Involvement*. London: Routledge.
- H. J. de Graaf, *De Regering van Panembahan Senopati Ingalaga dalam Verhandelingen van het kononkrijk Instituut voor Taal, Land en Volkenkunde* (S'Gravenhage P: Martinus Nijhoff, 1954).
- Hill, Michael and Peter Hupe, *Implementing Public Policy : Government in Theory and Sage Publications Inc*, 2002, London. UK.
- Hutabara, Sahara dan Stewart M. Evans, *Pengantar Oslanografi*, Penerbit UI Press, 1985, Jakarta
- H.M. Uleke, Benard, *Nusantara, Sejarah Indonesia*, Pustaka Populer Gramedia, Edisi Ke-5, 2016.
- IPCC, *“Climate Change 2013: The Physical Science Basis - Summary for Policymakers”*, Observed Changes in the Climate System, 2013

- Jackson, Robert and Georg Sorensen, *Pengantar Studi Hubungan Internasional Teori dan Pendekatan*, Penerbit Pustaka Pelajar, 2014, Yogyakarta
- Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, Penerbit Bina Cipta, 1986, Bandung.
- Komisi Pemilihan Umum Republik Indonesia, 2014, *Visi-Misi Jokowi-JK*, KPU : Jakarta.
- Lapian, B. Adrian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara, Abad 16 dan 17*, Penerbit Komunitas Bambu, 2017, Depok, Jawa Barat
- Lihat Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN).
Laut Masa Depan Bangsa, Kedaulatan, Keberlanjutan, Kesejahteraan, KKP, Penerbit Kompas, 2018, Jakarta.
- Lihat Ph. O.L. Tobing, *Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa*, Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan dan Tenggara, Makassar, 1961.
- Limbong, Bernard, *Poros Maritim*, Penerbit Pustaka Margaretha, 2015, Jakarta
- Makmur Suprianto, 2014, *Tentangmu Pertahanan*, Yayasan Obor Indonesia: Jakarta
- Makmur, Keliat, 2009, *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia*”, dalam Jurnal Ilmu Sosial dan Politik, Vol. 13, No. 1 Juli 2009
- Martin, Griffiths dan Terry O’Callghan, 2002, *International Relations: The Key Concepts*, Routledge: New York

Marsetio, *SEA Power Indonesia*. Penerbit Universitas Pertahanan, 2014, Jakarta.

Marsetio,Kejayaan Maritim Indonesia,Univ.Pertahanan,2018.

Noor, Isran, *Indonesia Negara Maritim Terbesar di Asia*, BI Press Penerbit, 2014, Jakarta

Natural Resource Management Project, *Environment and Development in Indonesia: An Input Output Analysis of Natural Resources Issues*, NRMP Report No. 31, 1993.

Natural Resource Management Project, *Environment and Development in Indonesia: An Input Output Analysis of Natural Resources Issues*, NRMP Report No. 31, 1993.

Prafetia, Ade, *Ekonomi Maritim Indonesia*, Penerbit Diandra Kreatif, 2016, Yogyakarta

Parthiana, I. Wayan, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*. Penerbit Yuama Widya, 2014, Bandung.

P. Joko Subagyo, S.H, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta; Rhineka Cipta, 2005

Hasjim Djalal, M.A., *Indonesia dan Konvensi Hukum Laut PBB 1982*, Jakarta, 2014.

Polamka, Peter, *Ocean Politics In Southeast Asia*, 1978, Published & Institute of Southeast Asia Studies, Singapore

Rustra, Wayan (ed), *Kebijakan Ekonomi Maritim Indonesia: Pembangunan Tol Laut Sebagai Basis Pertumbuhan dan Pemeratan*, Penerbit P3 di Setjen DPR-RI, Azragrafika, 2015

- Solihin, Ahmad, *Politik Hukum : Kelautan dan Perikanan, Isu, Permasalahan dan Telaah Kritis Kebijakan*, Penerbit Nusantara Aulia, 2010, Bandung
- Setianegara, Herry, *Strategi Maritim Pada Perang Laut Nusantara dan Poros Maritim Dunia*, 2014, Penerbit Leutikaprio, Yogyakarta
- Satria, Arif, *Politik Kelautan dan Perikanan*, Yayasan Obor Indonesia, 2015, Jakarta
- Susanto dan Dicky R. Munaf, *Geopolitik dan Geostrategis, Keamanan dan Kedaulatan Laut*, Penerbit Pustaka Utama, Gramedia, 2014, Jakarta
- Susilo, I. Basis, *Kemaritiman Indonesia : Problem Dasar Strategi Maritim Indonesia*, Cakra Studi Global Strategis dan Intelegencia Media, 2015, Malang, Jawa Timur
- _____, *Iptek Pertahanan Penopang Indonesia Poros Maritim Dunia*, Sains Press Sarana Komunikasi Utama, 2015, Bogor.
- Suropati, Untung, dkk, *Arungi Samudera Bersama Naga, Sinergi Poros Maritim Dunia dan Jalur Sutra Maritim Abad ke-21, 2015*. PT. Elek Media Komputindo, Kompas Gramedia, Jakarta
- Soesilo, Indroyono, *Indonesia Poros Maritim Dunia*, Sains Press, 2015, Jakarta
- Sarumdajang, *Poros Maritim dan Ekonomi Biru Masa Depan Indonesia*, Kata Hasta Pustaka, 2015, Jakarta
- Sakhuja, Vijay dan Guspreet Khurama, *Maritime Respectsives*, 2015, National Maritime Foundation, 2016, New Delhi.

- Susanto S. (2012) “*Illegal Fishing Causes Rp.3T Loss to State Anually*”,
The Jakarta Post, Juni 8,
<http://www.thejakartapost.com/news/2012/06/08/illegal-fishing-causes-rp-3t-loss-state-annually.html>
- Sulistyo, Eko, Jokowi dan Trisakti. Amanat konstitusi Untuk Menyejahterakan Rakyat, Kantor Staf Presiden Republik Indonesia, Ganesa Exact Bandung, 2017.
- Sri Haryati, Sri Hayati, Ahmad Yani., 2007, *Geografi Politik*, PT. Rafika Aditama: Bandung
- Susanto dan Dicky R. Munaf, *Komando dan Pengendalian Keamanan dan Keselamatan Laut : Berbasis Sistem Peringatan Dini*, PT. Gramedia Pustaka Utama Jakarta, 2015.
- Satria, Arief, *Politik Kelautan dan Perikanan*, Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2015
- Tipe, Syarifudin, *Potensi Maritim Indonesia Menuju Poros Maritim Dunia*, DKK, DPD-RI, 2015, Jakarta
- Thoha, Miftah, *Birokrasi Politik di Indonesia*, Penerbit Raja Grafindo Persada, 2014, Jakarta.
- Till, Geoffrey. 1998. *Seapower. A Guide For Twentes First Centre*, Frankclass, London, UK, 2014
- Widjojo, Agus, *Transformasi TNI : Dari Pejuang Kemerdekaan Menuju Tentara Profesional dalam Demokrasi, Pergulatan TNI Mengukuhkan Kepribadian dan Jati*, Penerbit Kata Hasta Pustaka, 2015 Jakarta.
- Yustika, Erani, *Ekonomi Politik Kebijakan Kelautan Indonesia*, Penerbit Intrans Publishing, 2011, Malang, Jawa Timur.

Yasmin Sungkar, “*Pergeseran Isu Keamanan Tradisional ke Non-Tradisional: Sebuah Pendahuluan*”, dalam *Isu-Isu Keamanan Strategis dalam Kawasan ASEAN* (Yasmin Sungkar ed.) Jakarta; LIPI, 2008.

Wibowo, D., “*Asa Pembangunan Infrastruktur di Era Pemerintahan Baru*”. Indonesian Industry, September, 2014.

Wahyono, SIK, *Indonesia Negara Maritim*, Penerbit Teraju, 2007.

Zubir, M. (2013), “*The Strategic Value of Malacca Strait*”, April 15, <http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/TheStrategicValueofthe5traitof>

Internet :

<http://print.kompas.com/baca/2015/07/13/Antara-Direktorar%2c-KPLP%2c-dan-Bakamla>, diunduh pada tanggal 19 Juli 2015.

Safitri, Dini dan Budinono, “Defisit Neraca Perdagangan Indonesia terhadap China”, dalam *Meneropong Pembangunan Ekonomi Indonesia*, Surabaya, Penerbit: Fakultas Bisnis dan Ekonomi Ubaya dan Forum Dosen Ekonomi Surabaya, 2014, h. 33-56.

Anonim, “Peningkatan Daya Saing Industri Indonesia Guna Menghadapi *Asean-China Free Trade Agreement* (ACFTA)dalam Rangka Memperkokoh Ketahanan Nasional”, *Jurnal Kajian Lemhanas RI*, edisi 14, 2012, h. 59.

Lukman Adam: Analisis ITS, 2017)

Sumber:Jurnal Prodi Strategi Pertahanan Laut | Juni 2017 | Volume 3 Nomor 2